Marinai d'Italia

"Una volta marinaio... marinaio per sempre"

MENSILE
DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

Nasce l'Ufficio Spazio dello Stato Maggiore Marina

Diario di Bordo

In questo numero
da pag. 38 a pag. 48

Anno LXIV
n. 9 • 2020
Settembre

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

Philadelphia
Monumento ai Caduti del Mare

Giacomo Bandino - Presidente del Gruppo del New Jersey

Consideriamo un privilegio poter raccontare il percorso della realizzazione del Monumento ai Caduti del Mare in Philadelphia, oggi eretto nel verde di una sezione della Base della Marina USA nella stessa città, davanti alla "The Chapel of Four Chaplains"

L'idea del monumento è stato fra i sogni di un Sergente elettricista emigrato con la sua famiglia negli States nel 1979. Quella attraversata rappresentò per molti un atto di coraggio perché a 65 anni decise di lasciare l'Italia dopo aver inculcato ai suoi giovani figli le opportunità da lui intraviste in quel lontano orizzonte. Il suo nome era Paolo Recchia classe 1916. Dal 1935 fu fra i giovani volontari a premio a far parte della Marina Militare.
La sua prima destinazione fu l'incrociatore *Raimondo Montecuccoli* dove fu parte di quell'equipaggio dal 1935 al 1946 nelle varie missioni di pace e di guerra. Fu insignito delle onorificenze "Croce al Merito di Guerra" e Medaglia al Valor Militare. Fu anche Cavaliere ed Ufficiale al merito della Repubblica Italiana.
L'ingresso negli States fu accompagnato dal desiderio di far ricerca dei marinai in congedo residenti nella Delware Valley e nel 1982 dette vita al Gruppo ANMI di Philadelphia Giovanni Caboto. Paolo Recchia Sin da subito condive il suo desiderio con i soci del Gruppo di costruire un Monumento ai Caduti del Mare. La ricerca dello spazio e della localita' evidenziarono da subito grandi difficoltà. Di minore entità furono quelle riferite al materiale o il simbolo principale necessario per la costruzione del monumento. Paolo Recchia non tardò ad individuare dove poter attingere il simbolo e decise di interloquire direttamente con il Capo di Stato Maggiore di allora, Ammiraglio di Squadra Giasone Piccioni.
Fu reperita un'àncora "declassificata" presso l'Arsenale di La Spezia e gli uffici preposti ne istituirono le pratiche burocratiche amministrative per l'esportazione negli States.
Fu dato il travagliato incarico alla Nave scuola *A.Vespucci* di trasportare l'àncora dal peso di circa una tonnellata con 3 metri di catena, durante la crociera estiva del 1986.
Il 13 luglio, giorno successivo all'attraccato nel porto di Baltimora della Nave scuola *Amerigo Vespucci* al comando del CV Romano Di Cecio, i rappresentanti del Gruppo G. Caboto accorsero sottobordo per la consegna di quella "àncora". La caricarono su un pickup Ford verso una nuova destinazione in attesa di essere adagiata a simboleggiare ciò che Paolo Recchia da molti anni sognava.
Purtroppo l'àncora dovette trovare nuove dimore e sostare in un deposito merci di proprietà di un socio, a causa degli ostacoli burocratici locali per una destinazione definitiva e Polo Recchia con la sua dipartita, portò con sé il suo disappunto per non averne conosciuto il luogo dove sarebbe stata adagiata.
Nel contesto della normalità ogni padre prima della dipartita, risfoglia le sue note in cerca delle cose ancora non completate lasciandole quindi in consegna a coloro che gli sono accanto.
Fra quelle consegne emerge ancora quel monumento per il quale Lino Massimo Recchia fa promessa di non deludere il proprio padre.
Da quel giorno Lino Massimo Recchia, da sempre segretario del Gruppo, invia lettere di ogni genere sia alle istituzioni locali che a quelle consolari, le quali, pur identificandola come una buona e nobile iniziativa col passar dei mesi e poi degli anni la nobile iniziativa si arena nella macchina burocratica, sprofondando nel vuoto con il peso delle promesse. Lino Massimo Recchia, che nell'iterim ha testimoniato lo scioglimento del Gruppo, prende atto che forse deve rinunciare alla realizzazione del monumento, ma vuole saggiamente parcheggiarla per un po' prima che ne venga sentenziata la definitiva rinuncia.
E dopo non molto si riaccende il suo entusiasmo e nelle sue ricerche e perseveranza, individua in mezzo al verde prato della Base Navale della Marina USA in Philadelphia, il bianco monumento dedicato ai quattro capellani per simboleggiarne il loro sacrificio eroico dove perirono con altri 672 uomini con l'affondamento della *USS Dorchester* ad opera di un siluro lanciato dal sottomarino tedesco *U-222*.
Il monumento individuato come "THE LOST AT SEA MEMORIAL AT THE CHAPEL OF FOUR CHAPLAINS" fa parte della Fondazione "The chapel of four Chaplains"
I suoi sentimenti, il suo altruismo, nonché la promessa fatta al padre si fondono con le sue capacità di interloquire con i rappresentanti dell'associazione della capella, dai quali riceve il dovuto e sincero supporto per quel desiderato monumento dove ancora sogna di adagiarne quell'àncora, sempre protetta dalle intemperie e dalla ruggine con il suo colore nero.
La realizzazione dell'opera non é esente da difficoltà che si incontrano nel corso dei mesi successivi, diverse delle quali sono superate dal straordinario supporto di due autorevoli personalità in seno alla Fondazione: il Presidente del CDA Cap. Louis Cavaliere e la Direttrice Christine Beady.
Altre invece richiederanno la generosità di Lino Massimo, dell'Ammiraglio in congedo Joe Hate e della Signora Hardie Beloff.
Puntuale è anche la donazione del granito del socio Angelo Tartaglini, ex sommergibilista del *Romeo Romei*.
Infine altri costi saranno compensati con gli utili delle vendite dei mattoni del pavimento dove vengono incise dediche che ricordano eventi della vita di ciascuno o ricordano quelli collegati in qualche modo al mare, e faranno anche da decoro al perimetro della base dove appoggiare l'àncora.
Dal giorno 17 maggio 2017, il sogno di Paolo Recchia può finalmente essere coronato con l'inaugurazione ufficiale a cui partecipano Autorità, parenti dei soci defunti e altri affezzionati al Gruppo Giovanni Caboto.
Da quel giorno è individuato: **MONUMENTO AI CADUTI DEL MARE.**
L'idea della sua realizzazione nacque da un desiderio di un marinaio ed appartiene a tutti quelli che riposano in fondo al mare. La sua àncora sarà testimonianza di affetto dell'Ammiraglio Giasone Piccioni verso i Marinai italiani defunti e viventi negli USA che erano e che sono vicini con il cuore alla Marina e alla loro amata Italia.

Contributi 2020

Gruppo di Prato	€ 25,00

Addio alle armi

Consummatum est. Eccomi al capolinea di questa bellissima avventura da Presidente dall'ANMI. Signori, si scende! È doveroso, oltre che tradizionale, che al momento del commiato, un Comandate rivolga parole di congedo al proprio equipaggio. In questo caso si tratta di un addio, non lascio l'Unità per un'altra destinazione, lascio la Marina e la sua continuazione nella Associazione d'Arma, i miei marinai, e stavolta non avrò un altro Comando.
È arrivato quel momento che sapevo che sarebbe arrivato, ma come tutti i vecchi, paventavo che arrivasse, perché non significa solamente cambio di destinazione ma chiudere veramente la mia vita in Marina.
Quando entrai al Collegio Navale, oggi Scuola Navale Militare a Venezia, fu il raggiungimento dei miei sogni di gioventù e l'inizio di quella meravigliosa avventura in divisa blu che tenacemente avevo voluto, senza alternative.
Il mondo è cambiato molte volte da quando pronunciai il mio giuramento sul piazzale dell'Accademia Navale di Livorno, presente l'allora Presidente del Consiglio Aldo Moro, ma le speranze ed i sogni non sono svaniti. Ho improntato tutta la mia vita, militare, famigliare, in società, sull'ottimismo, sulla ferma convinzione che occorra sempre guardare avanti, prendere coscienza che i tempi per loro natura mutano ed oggi, più che mai, mutano assai velocemente ma che, nei momenti di sconforto, come canta Renato Zero, "nessuna notte è infinita".
Non sono mai stato un ottuso custode delle ceneri del passato, ma un convinto assertore che sotto quelle ceneri, dove giacciono mio nonno, mio padre, intere generazioni, ci sia un fuoco permanente e che sia quello cui riferirsi sempre e da difendere da chi, in nome di un progressismo spazzatutto, voglia rinnegare in blocco cenere e fuoco del passato. Così, con questa convinzione radicata in me, sono man mano cresciuto assorbendo nella mia personalità le caratteristiche che ritenevo migliori di ogni figura di leader del passato, che ho sempre appassionatamente studiato, così come di ogni mio Comandante, fino a formare la figura del Comandante che sono stato, sintesi di tutte queste personalità ed esperienze.
Sono stato un allievo, poi un subordinato, poi un Comandante, poi ancora un subordinato, poi ancora un Comandante, in una logica e progressiva concatenazione di incarichi e ruoli.
Ho imparato e, spero, anche insegnato: così è la vita e così deve essere. L'unica cosa che resta al centro è la coscienza di avere sempre agito avendo ben presenti e difeso quei valori cardine della vita che ho imparato da giovane essere validi: Patria e Onore. Cosa sia la Patria forse lo sanno in tanti, anche se credo non tutti, cosa sia l'onore forse in pochi, visto cosa succede nel mondo. Mio padre mi ripeteva che progresso vuol dire che chi viene dopo di te è migliore di te: una bella lezione di umiltà per me, di saggezza per lui, che mi ha illuminato sempre il sentiero, quando ero io a passare la stecca ad un altro ma anche quando ero io a sostituire un altro, profondamente convinto che avrei potuto e dovuto fare meglio, che avrei potuto e dovuto impegnarmi e battermi per portare avanti innovazioni e migliorie. È questo che sono sicuro che farà colui che verrà dopo di me alla testa di questa meravigliosa idea che si chiama ANMI, un unicum, con le Associazioni d'Arma, nel panorama di squallide consorterie dedite al profitto materiale e all'inaridimento, assolutamente voluto e ricercato, delle coscienze, in tal modo molto plasmabili.
L'Associazione dei Marinai porta nella vita civile quelli che sono i veri valori del marinaio, onestà, solidarietà, voglia di agire sempre prima che per sé a favore della barca, dell'equipaggio nel suo insieme, fiducia nell'uomo in plancia, dedizione al servizio. In caso d'incendio in sala macchine, il marinaio non si allontana, si arma di manichetta e si getta a spegnere le fiamme, in caso di sinistro distribuisce i salvagente in ordine di priorità, partendo da quelli che hanno più bisogno, magari rinunciando al suo. Traslato nella vita di tutti i giorni, il marinaio rimane sempre marinaio, con quella divisa ma soprattutto con quel suo sentire marinaro tatuato indelebilmente addosso. E volete che non sia memorabile aver fatto parte di questa "filibusta" e addirittura essere stato eletto per ben tre volte al suo vertice!?
Cosa lascio? Il mio modo di affrontare la vita ed i suoi problemi: guardare avanti, sempre avanti, mai arrendersi: solo chi si arrende è veramente perduto. Infine, in questo momento, rivolgo un pensiero al mio marinaio simbolo, di cui sono fan: l'ammiraglio Horatio Nelson il quale, prima di morire verso il termine della strepitosa battaglia di Trafalgar, vinta grazie al suo innovativo "touch", ebbe ancora la forza di dire "Grazie, mio Dio, ho fatto il mio dovere".
E come i vecchi soldati di una celebre ballata, cara al Generale Mac Arthur, "never die, they just fade away" (i vecchi soldati non muoiono, semplicemente svaniscono) oggi io chiudo la mia carriera militare e semplicemente svanisco, ma non svanirà mai l'impegno a realizzare per noi ma più ancora per i nostri figli ed i nostri nipoti il mondo migliore possibile.
Grazie a mia moglie, che ha rinunciato ai suoi sogni per permettermi di realizzare il mio, grazie ai miei marinai che hanno condiviso i miei ideali e la lunga navigazione della mia vita...
Concedetemi, in questa circostanza, un'ultima battuta. Ernest Hemingway ha scritto "Addio alle armi", io ora, con questo mio ultimo editoriale, scrivo "Addio alle Anmi".
Acta est fabula (l'avventura è finita).

In copertina
In aderenza alle "Linee Guida 2020" del CSM amm. Giuseppe Cavone Dragone nasce l'Ufficio Spazio e Innovazione tecnologica dello Stato Maggiore della Marina

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.marinaiditalia.com

E-mail
giornale@marinaiditalia.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

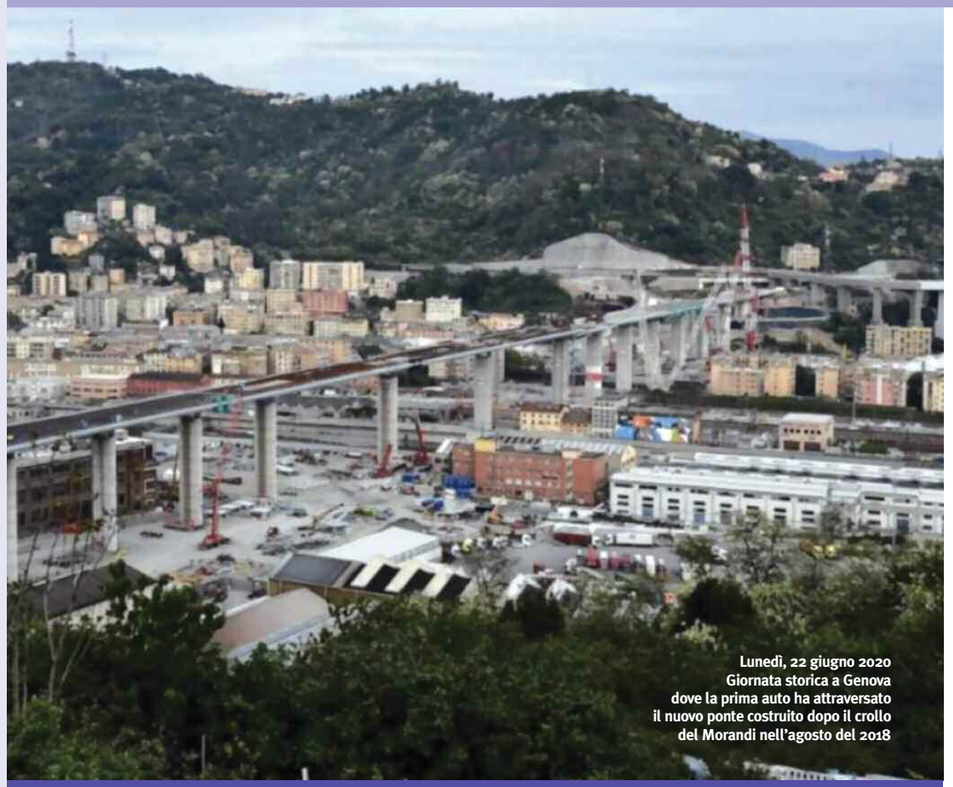
C.C. Bancario
UNICREDIT BANCA DI ROMA S.p.A.
Agenzia di Roma 213
Ministero Difesa Marina
IBAN: IT 28 J 02008 05114 000400075643
Codice BIC SWIFT: UNCRITM 1B94

C.C. Postale
n. 26351007
ABI 07601 - CAB 03200 - CIN O
IBAN: IT 74007601032000000026351007
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.marinaiditalia.com sezione "informativa privacy"

MARINAI D'ITALIA DIARIO DI BORDO



Lunedì, 22 giugno 2020
Giornata storica a Genova
dove la prima auto ha attraversato
il nuovo ponte costruito dopo il crollo
del Morandi nell'agosto del 2018

Sommario

pag. 12

1 **Editoriale** del Presidente Nazionale
4 **GALATA - Il Museo del Mare a Genova**
12 **Il Pireo, porta di ingresso ad Atene**
15 **Un AB-212 per i *Boat People***
18 **Le cartoline raccontano...**
22 **La Marina per la prevenzione delle epidemie in Mar Nero**
27 **Scoperto il relitto più vecchio del mondo**
28 **Intervista al comandante Cacace**
31 **Emergenza Friuli** 6 maggio/15 settembre 1976
34 **I Cacciatorpediniere classe Navigatori** 1929/1954
38 **Diario di Bordo**

Il Presidente Nazionale
e lo staff della PN
annunciano con profondo dolore
che l'Ammiraglio (CM)
Beppe Tommasiello,
Capo Ufficio Attività statutarie
e regolamentari e Affari giuridici,
il 27 luglio u.s. è salpato
per l'ultima missione.
Nell'esprimere a nome
dell'intera Associazione
dei Marinai d'Italia
alla consorte
ed ai famigliari tutti
le più sentite condoglianze,
inchiniamo il Vessillo
in deferente omaggio
ad uno dei più appassionati
e generosi collaboratori,
di cui in tutti noi rimarrà
la profonda dedizione,
la competenza e la serenità
dell'azione, sempre rivolta
al bene ed al progresso
della Associazione.

Agenda e Calendario ANMI 2021

1 copia: € 10.00
10 copie e oltre: € 8.00 l'una

COME SI ORDINA

Via posta
alla Presidenza Nazionale ANMI
Piazza Randaccio 2 - 00195 Roma

Via e-mail
amministrativa@marinaiditalia.com

Via fax
06.3680.2090

specificando nome, cognome, indirizzo con via, numero, città, CAP, provincia e numero di telefono per gli eventuali contatti con lo spedizionere

NON USARE CASELLE POSTALI

COME SI PAGA

Con c/c postale
n. 26351007 intestato a
"Associazione Nazionale Marinai d'Italia
Presidenza Nazionale Roma"
con la causale "Volume/Agenda 2021"

Bonifico bancario
a UNICREDIT Agenzia Ministero Marina 36041
IBAN: IT 28 J 02008 05114 000400075643
con la causale "Volume/Agenda 2021"

Avvisi ai Naviganti

Il "cuore pulsante" della Marina Militare è lo strumento aeronavale; il binomio personale/mezzi, di cui essa dispone per operare sul, sotto e sopra il mare! La Squadra Navale, con le sue Unità (navi e sottomarini), con i suoi equipaggi e le dipendenti componenti specialistiche (aeromobili e Brigata San Marco) rappresenta la sintesi delle variegate "anime", assolutamente coese e amalgamante, che caratterizzano e distinguono la Marina: un complesso di mezzi tecnologicamente all'avanguardia, condotto da uomini e donne che nobilitano questa professione col loro impegno senza soluzione di continuità per l'assolvimento dei compiti istituzionali assegnati.
Espressione tangibile, proiettata nel futuro a medio termine, è la portaerei *Cavour* pronta ad imbarcare il suo rivoluzionario, principale sistema d'arma: il velivolo V-STOL (Short Takeoff and Vertical Landing) Joint Strike Fighter "F-35B" Lightning II, una foto del quale pubblichiamo in 3^ di copertina.
Realizzato dall'americana *Lockheed Martin Aeronautics* in collaborazione con il partner industriale nazionale *Leonardo*, l' "F-35B" è un caccia multiruolo di nuovissima generazione con caratteristiche di bassissima segnatura radar. Il suo punto di forza sta nella moderna *suite* avionica e dalle potenzialità dei sensori di bordo in grado di fornire al pilota capacità di valutazione dello scenario operativo del tutto innovative. Capace di soddisfare un ampio spettro di missioni che spaziano dalla proiezione in profondità all'interno del territorio nemico, alla soppressione di sistemi missilistici avversari, concorrendo, al contempo, al conseguimento e mantenimento della superiorità aerea. L'impiego dell' "F-35B" da bordo del Cavour rappresenta quindi per la Marina e per la nostra nazione un salto generazionale, in grado di aumentare le capacità di proiezione di forze sul mare e dal mare ed il livello di protezione delle Unità navali della flotta. Lungo 15,4 mt, con un'apertura alare di 10,6 mt ed il peso massimo al decollo pari a 27,8 t. può raggiungere Mach 1,6 grazie al potente apparato motore (Turbofan Pratt&Whitney F135-PW600 per la fase di spinta con postbruciatore e ventola per la spinta verticale Rolls-Royce Lift System). Due le configurazioni di base: "stealth" (capacità di carico pari a 2.500 Kg. di armamento) e "beast" (carico di 10.000 Kg. di armamento). L'armamento prevede: 1 cannone da 25mm, missili AIM-120 AMRAAM, AIM-9X SIDEWINDER e bombe a guida laser, GPS e laser/GPS.

LA REDAZIONE

GALATA
Il Museo del Mare a Genova

Articolo redatto su cartella Stampa inviata dal Museo e pubblicato in occasione del collaudo del nuovo ponte Morandi a Genova, come augurio dei Marinai d'Italia alla città di Genova

Il museo del mare a Genova

Curato dal "Mu.MA - Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni" e gestito da "Costa Edutainment", è il più grande museo marittimo del Mediterraneo nato per rispondere alla crescente domanda sia di conoscenza dei temi legati alla navigazione sia di un uso qualitativo del tempo libero che consente di compiere un viaggio nella storia della navigazione. L'esperienza prosegue con la grande traversata oceanica dei migranti italiani a bordo dei piroscafi verso l'America, il Brasile e l'Argentina: all'interno del padiglione "MeM" (Memorie e Migrazioni) una sezione è interamente dedicata all'immigrazione contemporanea. Navigazione sopra ma anche sotto il mare con la visita esclusiva del sottomarino *Nazario Sauro*, prima nave-museo in Italia visitabile in acqua.
Grazie alla tecnologia della realtà virtuale in 4D il pubblico può inoltre rivivere le fasi di un naufragio a Capo Horn nella nuova "Sala della Tempesta".

Importanti sezioni sono la mostra "*Andrea Doria*, la nave più bella del mondo" visitabile lungo le rampe del 4° piano ed al 3° la "sala degli Armatori" che dal 2 marzo 2017, grazie all'Associazione Promotori Musei del Mare, racconta la storia delle famiglie di armatori che hanno fatto grande il porto di Genova, la sua economia marittima ma anche quella d'Italia vista attraverso la marineria; questa coniuga innovazione, multimedialità, interattività, e scenografia. Il percorso è diviso in 7 sezioni: Il porto di Genova, I traffici, Lo Stato e gli Armatori, Gli Equipaggi, Il Mestiere, L'innovazione, Gli Armatori si Raccontano – corredate di foto, testimonianze, video, documenti e testi.

Oltre al rinnovamento della "Sala della Tempesta", le ultime novità sono la "hall galattica" dove i visitatori possono ammirare un faro-fanale alto 10 metri con una lente di Fresnel che illumina l'intero spazio, 4 imbarcazioni storiche, il nuovo bookshop "la Bussola delle idee" sui temi del mare, un bar e un ristorante che richiamano il sottomarino (distintivo ottico 518) ormeggiato in darsena. Infine, al 4° piano, la "Sala Coeclerici" ospita la collezione "Navigare nell'Arte", una selezione dei dipinti della Fondazione Paolo Clerici, che consente al pubblico l'accesso al terrazzo e al giardino pensile voluto dall'architetto Consuegra e dal quale si gode una suggestiva vista sul centro storico genovese.

La storia

Una straordinaria avventura alla scoperta di cinque secoli di vita sul mare!
Il 1° agosto 2004, in occasione di Genova Capitale Europea della Cultura, ha aperto al pubblico il "Galata Museo del Mare"; Importante tassello nella trasformazione urbanistica del *waterfront* dell'area Porto Antico, restaurato dall'architetto Guillermo Vazquez Consuegra, il museo ha notevolmente migliorato l'offerta culturale e turistica dell'intera città.
"Galata" è un quartiere di Istanbul e fino al XV secolo sede di una delle più importanti comunità genovesi nel Mediterraneo; così, alla fine dell'Ottocento, quando il Comune di Genova fece costruire un quartiere di *docks* commerciali, al più antico di questi venne dato il nome dell'antica colonia. Nell'Ottocento, "il Galata" aveva già una storia lunga quasi tre secoli; nella sua parte inferiore, infatti, venivano costruite le galee della Repubblica di Genova e l'edificio faceva parte dell'Arsenale, il complesso militare e marittimo più importante della città. Nel Novecento "il Galata" perse la sua funzione commerciale e venne abbandonato ma alla fine degli anni '90 il Comune decise di stabilire qui la sede del museo marittimo.
L'architetto Guillermo Vazquez Consuegra, autore del progetto di restauro del "Galata", ha dato forma a un nuovo fulcro di attività, in grado di rivitalizzare la cornice marittima e di avvicinare ulteriormente la città al mare. Una sapiente coesistenza di architetture antiche e contemporanee donano una nuova identità all'edificio: cristallo e acciaio ripropongono il duplice tema della perimetrazione dei volumi e della trasparenza della superficie in un suggestivo rimando di spazi pieni e vuoti, di luci e di ombre…

Le ricostruzioni a grandezza naturale

Più che a misura d'uomo, il "Galata" è a misura di nave. Questa caratteristica ha offerto ai curatori una straordinaria opportunità: ovvero quella di alternare alle opere originali - di dimensioni contenute - grandi ricostruzioni, in scala 1:1 come ad esempio il faro – fanale alto 10 metri, una galea genovese del '600, un brigantino-goletta dell' '800, la tuga di un piroscafo di inizio '900, una scialuppa di salvataggio recuperata a seguito di un naufragio a Capo Horn, i diversi ambienti della Genova ottocentesca con i suoi vicoli, nonché le ricostruzioni ambientali che ricordano le differenti destinazioni degli emigranti italiani: la Boca di Buenos Aires, la fazenda in Brasile, ed Ellis Island. Nel caso dei piroscafi è stato allestito un

Trasformazione dell'edificio ma anche della zona della darsena con il più recente *Open Air Museum*, progetto realizzato grazie ad una collaborazione tra "Mu.MA - Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni", Regione Liguria, Comune di Genova - Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria, Soprintendenze e Autorità Portuale che ha visto il recupero urbanistico di una delle aree più antiche del porto di Genova.

tratto di fiancata, attraverso il quale, è possibile salire a bordo, accedere ai dormitori, maschili e femminile, e salire al ponte superiore, dove sono ricostruite infermeria, cabina di seconda classe, refettorio e cabina del Commissario di bordo. Più oltre è ricostruito il ponte di coperta del piroscafo 'Città di Torino', dove hanno trovato posto sia una *wheelhouse* originale, sia la sala delle feste dello yacht imperiale asburgico Yaza.

Il *Nazario Sauro*
Sottomarino originale visitabile in acqua

Il sommergibile italiano diventato nave-museo e ormeggiato davanti al Museo a partire da giugno 2010. Il visitatore inizia "l'immersione" scendendo nel ventre del sommergibile munito di casco per la sicurezza e di audio-guida interattiva, che si attiva automaticamente in alcuni punti strategici del percorso per raccontare la vita di bordo. Ad integrare e preparare la visita al sottomarino, la "sezione preshow" allestita al 3° piano del Museo che consente di interagire con alcune delle strumentazioni non accessibili a bordo perché in spazi troppo ristretti.

DESCRIZIONE GENERALE

Tipo Sottomarino
Classe Sauro - 1ª serie
Identificazione S 518
Costruttori Fincantieri SpA
Cantiere Monfalcone (GO) Italia
Impostazione 27 giugno 1974
Varo 9 ottobre 1976
Entrata in servizio 1° marzo 1980
Radiazione 1° maggio 2002
Destino finale Musealizzato dal 29 maggio 2010

CARATTERISTICHE GENERALI

Dislocamento
Emersione 1 456 t
Immersione 1 630 t
Lunghezza 63,8 m
Larghezza Diametro 6,8 m
Altezza 5,7 m
Propulsione 3 motori diesel Grandi Motori Trieste 210.16-NM da 3.650 hp totali, uno elettrico Magneti Marelli da 2,72 MW, un'elica a 7 pale

Velocità
Immersione 20 nodi (37 km/h)
Emersione 12 nodi (22 km/h)
Equipaggio
49 uomini, di cui 6 ufficiali

ARMAMENTO

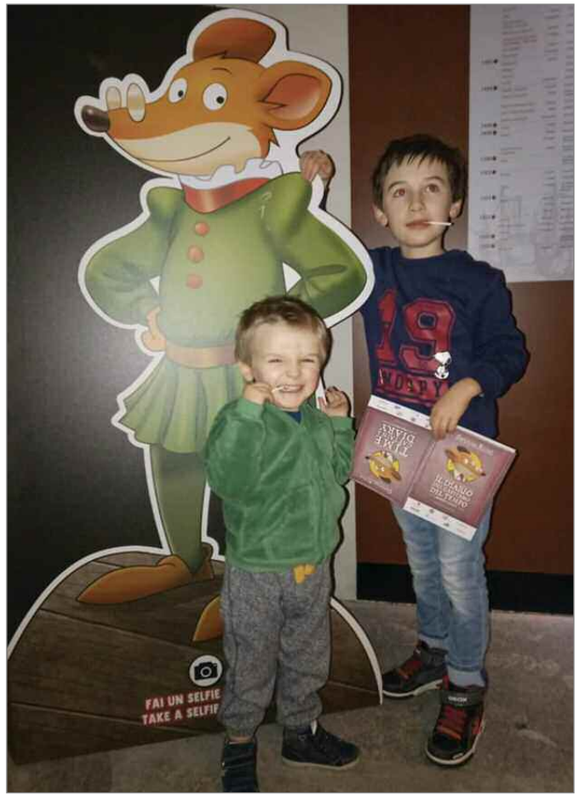
Siluri
6 TLS con 12 siluri A184 o 24 mine

MOTTO

Per undas ad victoriam

Il percorso di visita interno

La visita all'interno del Museo si svolge secondo un percorso che muove dal porto genovese del XV secolo per giungere all'età contemporanea, seguendo quattro età della marineria: l'età del remo, vissuta sulle galee e nell'antico arsenale, l'età della vela, dominata dai vascelli e dai successivi clipper, l'età del vapore, che segna la nascita e affermazione dei piroscafi e l'età delle grandi migrazioni italiane in transatlantico ma anche straniere su imbarcazioni di fortuna.
Il Museo si sviluppa su ben 12.000 metri quadrati articolati in 30 sale, distribuite su 5 livelli e dedicate all'esposizione permanente; inoltre due sale sono riservate alle esposizioni temporanee. La ricostruzione di una galea genovese del Seicento lunga 42 metri - che da luglio 2012 accoglie il pubblico a bordo per rivivere la vita di schiavi, forzati e buonavoglia - e di un brigantino goletta dell'Ottocento, gli oltre 4.300 oggetti originali conducono il visitatore alla scoperta degli avvincenti segreti del rapporto fra uomo e mare. L'esperienza di viaggio prosegue con la grande traversata oceanica dei migranti italiani verso l'America e il Brasile e l'Argentina, con uno sguardo particolare all'immigrazione straniera in Italia, fenomeno che negli ultimi quarant'anni ha trasformato il nostro Paese da luogo di partenza a meta di arrivo. Completano il percorso espositivo la "sala degli Armatori", dove il visitatore può scoprire la storia della marineria dal 1861; quella dedicata a Cristoforo Colombo, con il celebre ritratto del grande navigatore dipinto da Ridolfo del Ghirlandaio e quella al porto di Genova; la prestigiosa "Sala Atlanti e Globi" che consente di sfogliare virtualmente mappe realizzate dai più famosi cartografi del Cinque-Seicento, opere simbolo di scoperte e cosmopolitismo, geolocalizzate ai giorni nostri; la "Galleria Beppe Croce" che riproduce l'interno di uno yacht club inglese di fine '800, con oltre 100 dipinti di marina; la zattera di Ambrogio Fogar, sulla quale il navigatore e il giornalista Mauro Mancini trascorsero 74 giorni in Atlantico dopo il naufragio del *Surprise* (1978); la "sala della tempesta" in 4D dove il pubblico può rivivere virtualmente un naufragio a Capo Horn affrontando a bordo di una scialuppa onde di un mare tempestoso. All'ultimo piano la mostra "*Andrea Doria*, la nave più bella del mondo", la "Sala CoeClerici" con la quadreria "Navigare nell'Arte" della Fondazione Paolo Clerici – novità 2018 - le terrazze panoramiche Mirador e Coeclerici, dove si può godere dell'incantevole veduta del porto. Navigazione sopra ma anche sotto il mare con la visita esclusiva del sottomarino *S518 Nazario Sauro.*



Il percorso a misura di bambino in compagnia di Geronimo Stilton

Dal 2019 i giovani visitatori del "Galata Museo del Mare" possono andare alla scoperta della struttura in compagnia di Geronimo Stilton, il topo giornalista più amato dai bambini di tutto il mondo. Attraverso 15 tappe con pannelli esplicativi a misura di bambino e la piantina "stratopica" ricevuta all'ingresso, i piccoli visitatori scoprono curiosità e segreti sul rapporto vitale tra uomo e mare, ripercorsi nelle sale del "Galata".

Hall di ingresso

Varcata la soglia del Museo, il visitatore trova davanti a sé la ricostruzione di un faro – fanale di 10 metri, in metallo, verniciato nei colori rosso e bianco della tradizione marinaresca con alla sommità una preziosa Lente di Fresnel, gentile concessione dell'Ufficio Fari e segnalamenti della Marina Militare, che illumina con la sua luce lampeggiante l'intero spazio e farà da richiamo per i passanti dopo il tramonto, rispecchiando la funzione dei fari nei porti. Sulla destra la biglietteria annessa al bookshop e al punto ristoro "518 Pasta&Bar" su cui sono state posizionate alcune barche storiche: il "Santa Caterina", un "gozzo cornigiotto" invelato, ricostruito dall'associazione Storie di Barche; il "Pierino", primo dinghy italiano con il numero "1" orgogliosamente riportato sulla vela, messo a disposizione dal Presidente dello Yacht Club Italiano, Nicolò Reggio ,e un raro "gozzo da regata", imbarcazione a remi realizzata all'inizio del Novecento e su cui hanno sudato generazioni di vogatori, dono di Francesco Dodero. Tra le barche posizionate vi è un vero reperto: una barca da palombari del secondo dopoguerra, proveniente dall'antica "Azienda Darsena Comunale" e donata dalla "Rimorchiatori Riuniti"; sotto a questa, in una grande vetrina-diorama realizzata da Elio Micco, sono rappresentati due palombari intenti alla demolizione, con le attrezzature originali dell'epoca conservate con amore e passione da una delle figure storiche del porto di Genova, il capitano Passeri della "Drafinsub".

Piano terreno

Nel corridoio iniziale che porta alla prima sala, l'Affresco di Renzo Piano, celebre progetto urbanistico del *waterfront* genovese disegnato e successivamente donato al Museo dallo "Studio di Architettura Renzo Piano Building Workshop"; sulla parete di fronte una gigantografia aerea della Genova odierna. Idealmente si congiungono così "Genova com'è ora" con "Genova come potrebbe essere" e si collegano al passato, alla "Genova com'era", ben rappresentata dal grande dipinto di Cristoforo Grassi con la Veduta di Genova nel 1481, posto nella prima sala.
Cristoforo Colombo e il porto di Genova agli inizi dell'età moderna
Dall'estate 2013 la parte di collezione ad essa riferita, che ospita alcune tra le opere più note e importanti del Museo - il ritratto

di Colombo attribuito a Ridolfo del Ghirlandaio, la più antica veduta di Genova di Cristoforo Grassi eseguita nel XVI secolo e il celebre "Libro dei Privilegi" (raccolta manoscritta con tutti i riconoscimenti e i titoli conferitigli negli anni a servizio dei re spagnoli) - è stata riallestita e dotata di supporti multimediali in grado di svelare storia e curiosità su temi antichi e moderni, come quelli del porto di Genova con i suoi 1500 anni di storia e di Cristoforo Colombo.

Le Armi della Repubblica

Il percorso di visita continua con l'Armeria dove sono custodite corazze, elmi e armi in dotazione al reparto militare solitamente imbarcato sulle galee.
Custoditi da cancelli di legno e ferro e sorvegliati da due "soldati delle galee", elmi, corazze e armi bianche sono disposti sulla rastrelliera, come se il tempo si fosse fermato e potessero essere utilizzati da un momento all'altro.
Sui corpetti e sugli elmi sono ancora ben riconoscibili i colpi assestati in fonderia per verificarne la resistenza e i successivi danni causati dai combattimenti.

Arsenale, la galea sullo scalo

Improvvisamente il Visitatore si trova "a tu per tu" con la galea, posta sullo scivolo di varo originale.
La nave esposta è la precisa ricostruzione di una galea genovese del Seicento, ed è il frutto di una ricerca durata tre anni e di un anno di lavoro in cantiere.
La galea, con il suo grande sperone rosso sovrasta il pubblico che viene avvolto dai suoni di un tempo: le grida dei maestri d'ascia e quelle dei calafati, il rumore degli attrezzi da lavoro.
Avvicinandosi sul lato sinistro della galea, si viene richiamati da uno dei maestri d'ascia che, prendendo il visitatore per uno dei

tanti membri della ciurma, lo invita salire a bordo: si accede dentro la galea direttamente dalle ordinate.
È così possibile vestire i panni di schiavi, forzati e buonavoglia e scoprire la vita a bordo delle galee.

Ludoteca Galea
Dopo aver interloquito con le figure, le principali dell'Arsenale, a bordo della Galea, i "galeotti-visitatori" possono approfondire nella Ludoteca della Galea alcuni temi: come funzionava un cannone dell'epoca? Cosa si mangiava? Cosa si provava ad essere incatenati ai banchi di voga? Come funzionavano gli strumenti di navigazione dell'epoca?

Primo piano

Galea tra storia e arte
Un corridoio con vista laterale sulla Galea permette di ammirarne la poppa, reperti e opere rare dell'epoca. Le opere esposte al primo piano aiutano a percorrere un viaggio lungo alcuni secoli, tra gli inizi del '500 fino al secondo decennio del XIX secolo.

Il ponte della Galea
Dal primo piano si vede la coperta della galea genovese del '600, percorsa al centro dalla corsia dell'aguzzino, che passa tra i banchi di voga, e termina nella carrozza, dove trovavano posto signori e passeggeri di riguardo. "Galea" deriva dal greco-bizantino galaia, pescespada, e infatti lo sperone richiama la forma di questo pesce.

Viaggio ai tempi delle galee
La sezione dedicata al viaggio ai tempi delle galee e all'Arsenale della Repubblica di Genova si chiude con la rievocazione dell'arrivo a Genova dei forzieri d'argento provenienti dalla Spagna e trasportati dalle galee genovesi. Rimborsi con interesse dei prestiti dei patrizi genovesi, queste "rimesse" rappresentarono una straordinaria fonte di ricchezza, sulla quale i mercanti e i banchieri della città costruirono i loro palazzi e le loro ville.

Atlanti e Globi
Tra il Cinque e il Seicento le scoperte geografiche aprono nuovi orizzonti su terre e mari fino ad allora sconosciuti.
Due grandi globi, celeste e terrestre, del Coronelli (1688) e la straordinaria collezione cartografica del "Galata" testimoniano le conoscenze geografiche ed etnografiche dell'epoca, tra grandi intuizioni ed ingenui errori.
Schermi *touch* consentono di sfogliare virtualmente, geo-localizzando ai giorni nostri, le mappe seicentesche simbolo delle scoperte, del mondo e dei viaggi.

Secondo piano

Genova e l'età delle rivoluzioni
Nella sala, in un grande plastico, alcuni grandi vascelli alla fonda e in navigazione costruiti a Genova in questo periodo.
Segue la zattera originale di Ambrogio Fogar, sulla quale il navigatore e il giornalista Mauro Mancini nel 1978 hanno trascorso 74 giorni in Atlantico dopo il naufragio del *Surprise*, che introduce il visitatore al tema delle grandi tragedie in mare.

La Sala della Tempesta in 4D
Grazie all'utilizzo della realtà virtuale viene presentato un allestimento in grado di coinvolgere il "visi-attore" nell'avventura di un naufragio a Capo Horn, a bordo di una scialuppa di salvataggio.
L'allestimento comprende una prima parte di avvicinamento al tema delle tempeste nella storia, attraverso dipinti, stampe, incisioni, ex-voto ed oggetti della vita comune che si trovavano a bordo delle scialuppe di salvataggio.
Nella seconda parte, in linea con la filosofia del "Sali a bordo" del "Galata" il pubblico è invitato a prendere posto su apposite sedute dinamiche, all'interno della scialuppa di salvataggio, e dotato di un *Head Mounted Display* può vivere in prima persona l'avvincente esperienza nel mare in tempesta.

Le scienze nautiche
Come si navigava nell'Ottocento? Una collezione di carte nautiche e strumenti di marina, tra le più importanti del mondo, permette al visitatore di vedere da vicino bussole, sestanti, cronometri, barometri, mareografi e capirne il loro funzionamento.
Inoltre egli può consultare le carte nautiche – originali, spesso ancora con le rotte segnate – di molte aree del Pianeta, tutte risalenti tra la fine del Settecento e gli inizi del Novecento.

Il brigantino-goletta Anna
La ricostruzione di un ponte di coperta di brigantino-goletta occupa interamente questa sala. Il brigantino-goletta era un'imbarcazione mercantile che viaggiava sia nel Mediterraneo sia nell'Atlantico portando i carichi più diversi. È possibile salire sul ponte di coperta e camminare tra gli strumenti originali (un salpancore inglese del XIX secolo o il timone a caviglie), affacciarsi nella sala nautica, curiosare attraverso gli oblò nella tuga dei marinai e azionare il timone. Verso poppa il visitatore può sporgersi ad ammirare la cabina del comandante, perfettamente ricostruita con oggetti d'arredo, strumenti e carte nautiche originali.

Progettare e costruire le navi
Questa sezione ricostruisce un cantiere navale di fine '800. Il visitatore attraversa gli uffici, la falegnameria e l'officina, allestiti con macchinari originali funzionanti. Una ricostruzione di ambiente ricrea le fasi della costruzione di un leudo, tipica imbarcazione da cabotaggio della Liguria.

Galleria Beppe Croce
A chiudere, la ricostruzione dell'interno di uno yacht club inglese di fine '800, ispirata al *Royal Yacht Squadron*, il più prestigioso club nautico del Regno Unito.
La galleria consente al visitatore di immergersi negli esclusivi ambienti frequentati dalla nobiltà inglese di oltre un secolo fa. Si possono ammirare un centinaio di preziosi dipinti della Collezione Beppe Croce, tappezzerie e tendaggi di pregio, poltroncine Chesterfield.
Quadri a olio, acquarelli e litografie d'epoca raffigurano l'evoluzione delle barche da diporto: gli yacht. Golette, yawl, cutter, imbarcazioni americane e francesi varate e che hanno navigato tra il 1832 e il 1907: l'epoca in cui si disputavano le prime regate che sarebbero divenute leggendarie come la Coppa delle 100 Ghinee del 1851 dalla quale è poi nata la Coppa America.

Terzo piano

"MeM Memorie e Migrazioni"
"Italiano anch'io! L'immigrazione nell'Italia che cambia"
Il padiglione, un vero e proprio Museo nel Museo, racconta al pubblico la storia delle migrazioni italiane e le nuove immigrazioni. Con 1200 metri quadrati e oltre 40 postazioni multimediali, ecco le ricostruzioni ambientali delle diverse destinazioni dei migranti italiani: urbane, come la Boca di Buenos Aires, rurali come le fazende del Brasile, o la più nota Ellis Island. L'ultima sezione "Italiano anch'io! L'immigrazione nell'Italia che cambia" è stata riallestita a giugno 2016 alla luce della maturazione del dibattito politico e sociale e di una maggiore consapevolezza dei soggetti coinvolti. Il nuovo *concept* pone l'attenzione sulla percezione del fenomeno immigrazione da parte degli italiani e sull'auto percezione degli immigrati nel contesto della società italiana.

Sala Armatori
La sala coniuga innovazione, multimedialità, interattività e scenografia con le storie della marineria e con le straordinarie vicende economiche ed umane delle famiglie di armatori.
L'allestimento presenta 18 modelli di navi tra mercantili e passeggeri; 4 filmati realizzati per raccontare alcuni momenti salienti a bordo del piroscafo quando armatori e politici decidevano il futuro della marineria e la ripresa dell'economia genovese; due videoproiezioni a tutta parete: un bombardamento durante la Seconda Guerra Mondiale ed una manovra nel porto di Genova; la

ricostruzione della plancia di comando di una nave mercantile con il simulatore per condurre il visitatore in tre missioni. Il percorso è diviso in 6 sezioni - il porto, i traffici, pubblico/privato, equipaggi, mestiere, innovazione, merci – corredate di foto, documenti, testi, voci per presentare al pubblico tutti gli aspetti del mestiere dell'armatore.

Pre-show interattivo per scoprire i segreti del *Nazario Sauro*

Il pre-show del sottomarino *Nazario Sauro*, ricostruito al terzo piano, non intende sostituire ma integrare e preparare la visita al battello. Questa sezione consente al visitatore di interagire con alcune delle strumentazioni che si trovano a bordo, ad esempio sperimentare le modalità di immersione e risalita del sommergibile, alcuni aspetti della vita di bordo, l'uso del periscopio e dell'idrofono. Inoltre la visita al preshow consente anche alle categorie che non possono accedere al battello (disabili, donne in gravidanza, bambini al di sotto dei 4 anni) di vivere un'esperienza unica, coinvolgente.

Quarto piano

Sala Coeclerici e terrazza panoramica

La sala ospita la collezione "Navigare nell'Arte",una selezione di sessanta dipinti scelti nel complesso degli oltre 250 che compongono la Collezione Marittima della Fondazione presieduta da Paolo Clerici, un patrimonio figurativo di cultura marinara che è considerato il maggiore a livello privato in Italia e uno tra i più rilevanti in Europa. Con questo allestimento, il "Galata Museo del Mare" si arricchisce di una nuova sezione e allarga i suoi spazi espositivi.

Andrea Doria, la nave più bella del mondo

Per i 60 anni dal naufragio della T/n *Andrea Doria* e per la prima volta in Italia, il Mu.MA – "Galata Museo del Mare" e la "Fondazione Ansaldo" hanno ricostruito, attraverso una mostra, una vicenda centrale nella storia della marineria italiana e ampiamente discussa in ordine alle responsabilità della collisione.
Basandosi sulle analisi di esperti americani come Carrothers e Meurne e sulla base dei documenti e delle testimonianze raccolte dal "Fondo Ing. Francesco Scotto", conservato presso la "Fondazione Ansaldo", la mostra affronta a 360° la storia di questa nave bellissima e sfortunata. In pieno stile "Galata", vuole essere una *Doria experience*: attraverso ricostruzioni di ambienti della nave, tra cui la prora in scala 1:5 e una parte di ponte di passeggiata inclinato a 30°, i visitatori sono invitati a ripercorrere i piani come i passeggeri e l'equipaggio dovettero fare per scampare alla tragedia. Il modello di sei metri del "Doria" è il "gioiello" dell'esposizione; 8 le sezioni dedicate a raccontare tutti gli aspetti della nave più bella del mondo.

Terrazza panoramica Mirador

Dalla terrazza Mirador si gode di un'incantevole panoramica del porto e della Genova storica.
La terrazza è allestita con aree di sosta attrezzate, un giardino pensile con piante liguri e totem che incorniciano e descrivono importanti monumenti: Palazzo del Principe, Castello d'Albertis, Commenda di Prè, Palazzo Reale, Magazzini del Cotone-area Porto Antico e Lanterna.

L'attività didattica

I temi dei laboratori e delle visite tematiche nel percorso museale sono variegati e indicati per ogni fascia d'età: La storia del porto di Genova e i suoi sviluppi attuali, le imbarcazioni protagoniste della storia della Repubblica Genovese, il cercarelitti, i viaggi oltreoceano, gli strumenti scientifici, il sottomarino, le migrazioni e molte ancora.
Attività innovative, dinamiche e divertenti, coinvolgono gli studenti in varie modalità: caccia al tesoro, laboratori di musica, discussioni sugli attuali temi dell'immigrazione.
La ricca offerta di attività prevede anche percorsi congiunti con "Dialogo nel Buio", l'Acquario e "Viadelcampo29rosso". Presto saranno attivati nuovi percorsi congiunti con la "Commenda" di Pré e "Castello D'Albertis Museo delle Culture".
Le attività si svolgono dal martedì al venerdì su prenotazione. Gli appuntamenti sono alle 9.30, alle 11.30, oppure alle 14.30 per una durata media di circa un'ora e mezza.
Per le famiglie le attività sono la domenica alle 10.00 e alle 15.00 (eventuali variazioni possono essere concordate direttamente con la sezione didattica).
Le tariffe variano da alta a bassa stagione, a seconda delle attività e del livello scolare. Su prenotazione al numero 010.2345655 oppure scrivendo a didattica@solidarietaelavoro.it.

Attività in programma tutto l'anno

"Prova la Vela": visita del "Galata Museo del Mare" e prova in mare con imbarcazione d'altura.
Due appuntamenti quotidiani: ore 10.00 e ore 15.00. Durata: 3 ore circa Costo: € 13.00 a persona (età minima 5 anni)
"Un compleanno speciale al Galata" con divertenti attività di laboratorio:
1) Caccia al tesoro alla scoperta dei forzieri dei pirati 1°-2°- 3° livello (per bambini dai 5 agli 11 anni)
2) Battaglia navale al Galata (per ragazzi dagli 11 ai 14 anni)
Appuntamento al sabato e alla domenica dalle ore 15.00 fino alle 17.00. Costo: € 6.00 a bambino, ingresso al Museo scontato € 9.00 per i genitori.

La gestione del Museo

Il "Galata Museo del Mare" è di proprietà dei Comune di Genova che lo amministra e ne cura la direzione artistica, scientifica e culturale attraverso il "Mu.MA - Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni", di cui fanno parte "Museoteatro della Commenda" di Prè e "Museo Navale" di Pegli.
A supporto dell'Istituzione i "Promotori Musei del Mare Onlus", associazione di oltre 80 aziende del settore marittimo e *shipping* con un ruolo determinante per lo sviluppo delle attività.
La gestione del Museo è di "Costa Edutainment" SpA, azienda costituita nel 1997 per iniziativa imprenditoriale della famiglia Costa, ed oggi leader in Italia con circa 5 milioni di visitatori all'anno.
In associazione con "Costa Edutainment", la "Cooperativa Solidarietà & Lavoro" garantisce un alto livello qualitativo nella sorveglianza e negli altri servizi aggiuntivi.

MU.MA Istituzione Musei del mare e delle migrazioni

Il "Galata Museo del Mare" insieme al "Museo Navale" di Pegli e la "Commenda di San Giovanni" di Prè, compongono un polo museale e culturale di eccellenza, legato al tema del mare come veicolo di dialogo tra popoli culture e religioni e di confronto tra generazioni. Dal 1° gennaio 2005, per volontà del Sindaco Giuseppe Pericu, è nato il "Mu.MA - Istituzione Musei del Mare e delle Navigazioni" proprio per legare queste realtà museali e monumentali, che dal Medioevo si dipanano fino ai giorni nostri, all'identità storica delle città, all'accoglienza, alle peregrinazioni, alle esplorazioni, allo scambio di merci e di persone.
Presieduto da Maria Paolo Profumo fino a dicembre 2017, attualmente da Nicoletta Viziano e diretto da Pierangelo Campodonico, il Mu.MA nel 2012 da Istituzione "Musei del Mare e della Navigazione" ha preso il nome di Istituzione "Musei del Mare e delle Migrazioni".
Il "Galata Museo del Mare" è la sede e fiore all'occhiello del "Mu.MA" che lo amministra e ne cura la direzione artistica, scientifica e culturale (www.muma.genova.it).

Associazioni promotori Musei del mare onlus

Da oltre 20 anni ricopre un ruolo attivo e fornisce un apporto determinante per lo sviluppo delle attività del sistema museale marittimo genovese che si concretizza, interagendo con le Istituzioni locali ed il Mu.MA, nella realizzazione del "Galata Museo del Mare", della "Commenda", e prima, del "Padiglione del Mare".
Le oltre 80 aziende che la compongono hanno consociato le loro forze per realizzare un progetto: restituire alla città la grande tradizione imprenditoriale dello *shipping* genovese.
L'Associazione, una Onlus ispirata al modello delle fondazioni *no-profit*, pioniera in Italia nell'ambito delle strutture private a sostegno del pubblico, agisce principalmente su tre fronti: interviene finanziariamente a sostegno di progetti; è il soggetto di riferimento per Enti pubblici e privati che intendono contribuire allo sviluppo del sistema museale; promuove la cooperazione internazionale tra soggetti e istituzioni dediti alla conservazione del patrimonio storico-marittimo.

Cooperativa solidarietà e lavoro

Da 25 anni opera a Genova e in Liguria principalmente in ambito turistico-museale e in attività di *wellcoming* ma anche in campo biblioteconomico e servizi alle aziende, attraverso prestazioni su misura che mettono in luce le capacità di *problem solving*.
"Solidarietà e Lavoro" è specializzata nella gestione dei flussi sia di piccola che di alta dimensione, grazie all'esperienza ultra ventennale maturata in tale settore dall'apertura ad oggi dell'Acquario di Genova.
È partner con "Costa Edutainment" nella gestione del "Galata Museo del Mare" e di "Dialogo nel Buio". Gestisce per conto del Comune di Genova importanti luoghi di cultura della città, quali la "Commenda" di Prè, "Castello D'Albertis Museo delle Culture del Mondo", "viadelcampo29rosso", il "Museo di Storia Naturale G. Doria", il Parco di Villa D. Pallavicini.
È presente con il proprio personale presso i "Musei di Strada Nuova" nonché presso le biblioteche del Sistema Bibliotecario Urbano e del Nord Italia. Professionalità delle prestazioni, flessibilità dell'organizzazione, progettazione attenta e mirata, in sinergia con le esigenze del cliente, dinamicità, cura della soddisfazione delle aspettative del cliente, valorizzazione culturale del territorio sono le qualità caratteristiche.

Il Pireo, porta di ingresso ad Atene

Fin dalle origini, il porto riflette le vicende e le sorti della capitale

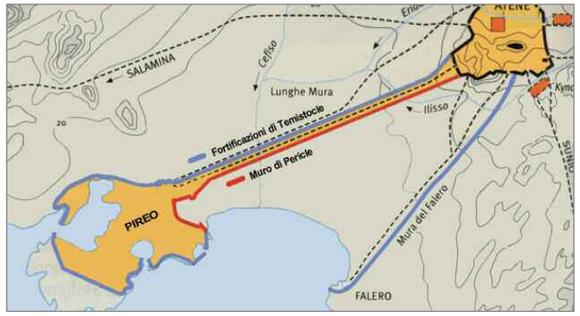
Emmanuela Monego - Socia del Gruppo di Roma

"Quando sarà preso tutto (…) Zeus dall'ampio sguardo concede (…) che ***solo un muro di legno sia inespugnabile, il quale salverà te e i tuoi figli****. Non aspettare inerte la cavalleria e i fanti che arrivano dal continente ma ritirati, volgi le spalle; verrà un giorno in cui ti troverai di nuovo con il nemico di fronte. O divina Salamina, tu darai morte a figli di donna, quando il dono di Demetra è seminato o quando si raccoglie."*[1]

Delfi, giugno del 480 a.C.; nel tempio di Apollo la sacerdotessa pronunzia questo vaticinio davanti agli Ateniesi, atterriti da ciò che li attende: Serse, re di Persia, sta guidando un immenso esercito, seguito via mare da un'altrettanto possente flotta, verso la Grecia per punire Atene, rea di aver umiliato suo padre Dario a Maratona.

L'ambiguo messaggio, divulgato in assemblea, semina lo scompiglio: c'è chi pensa di dover lasciare per sempre la città, e chi identifica la barriera con la vecchia palizzata che circonda l'Acropoli, suggerendo di rafforzarla.

Il capo della fazione democratica, Temistocle figlio di Neocle, lo interpreta diversamente: le mura di legno sono le veloci triremi da guerra, e la battaglia per la sopravvivenza stavolta dovrà essere combattuta sul mare.



Il Pireo e le "lunghe mura"

Emmanuela Monego

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

Foto satellitare del moderno Pireo che mostra la configurazione dei tre porti: Kantharos, Zea, e Mounichia
(Photo: GoogleEarthPro)

Un nuovo porto per una nuova potenza

Il porto tradizionale di Atene si trovava da sempre nell'ampia insenatura del Falero, comoda ed accessibile con qualsiasi vento, collegata alla città da una strada agevole e sicura. C'era spazio per tutto, anche per navi e barche tirate a terra durante l'inverno; un'ottima posizione per il commercio in tempo di pace, ma difficile da difendere da un attacco nemico.

Temistocle da diversi anni sosteneva la necessità di dotare la città di una flotta potente, da alloggiare in un porto nuovo nel luogo detto Pireo. Il sito, utilizzato in passato per le saline, era paludoso e mal collegato con Atene, ma offriva la possibilità di utilizzare ben tre insenature: la più grande, Cantharos[2], a ovest della penisola di Akte, comoda per lo scalo commerciale; le due più piccole, Zea e Munichia[3], ad est della punta centrale, facili da sbarrare e quindi ottime per diventare arsenali e basi militari[4].

Temistocle si era battuto perché i proventi della miniera d'argento scoperta nel 483 sul monte Laurio[5] fossero usati per costruire nuove triremi, ma gli oppositori avevano ostacolato i suoi progetti[6]. La minaccia di Serse e l'oracolo di Apollo accelerarono le operazioni: nella battaglia di Salamina i Greci schierarono circa 350 navi, allestite in gran parte nelle basi del Pireo.

L'archeologia conferma la storia antica: nel 2016, infatti, un team di archeologi subacquei greci e danesi diretti da Bjorn Loven, ha scoperto sotto il fango dei fondali resti databili fra il 520 e il 480 a.C.[7], attribuibili in parte ai capannoni (lunghi circa 50 metri e alti 8, con fondamenta spesse m.1,40 e scivoli a mare), in parte alle opere di sbarramento che proteggevano l'imboccatura dei due porti militari: robusti moli e grandi porte fortificate da torrioni, e in aggiunta enormi catene sottomarine che, tese dai due lati, impedivano agli intrusi l'accesso alle basi da cui, con ogni probabilità, partì la flotta destinata a rendere Salamina "divina" nella memoria dei posteri.

Avanti verso il prossimo nemico

Atene condivise la vittoria su Serse con Sparta, potenza di terra, non senza dissapori e contrasti che, scampato il pericolo, sfociarono in uno stato di "guerra fredda". Il previdente Temistocle continuò a fortificare il Pireo per saldarlo con la capitale, che proprio in quegli anni diveniva anima e guida della potente alleanza navale detta lega delio-attica. Cominciò così la costruzione delle Lunghe Mura: un tratto settentrionale (il muro Nord) dal Pireo ad Atene, ed uno meridionale (detto "muro del Falero") che includeva il vecchio porto collegandolo al nucleo urbano, rendendo così la città inespugnabile dal mare.

Gli Spartani si opposero subito con scuse banali[8], e Temistocle li ingannò alla grande: si recò di persona a Sparta dopo aver ordinato ai suoi concittadini di costruire in fretta e in furia la cinta muraria con ogni mezzo disponibile, e una volta giunto, con grande presenza di spirito ed immensa faccia tosta, consumò giorni su giorni fingendo di attendere il resto dell'ambasceria. Intanto gli Ateniesi prelevavano febbrilmente da case, santuari e sepolcri tutti i blocchi di pietra adatti ad essere sovrapposti fra loro[9], finché i muri raggiunsero un'altezza tale da essere difendibili anzitutto dagli ex alleati, scornati e comprensibilmente stizziti. Le opere previste furono completate nel 470 a.C.; nello stesso anno Temistocle, calunniato e caduto in disgrazia, fu cacciato per sempre da Atene.

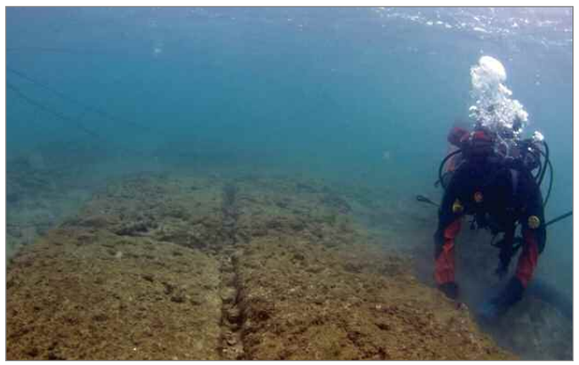
Note

1 Erodoto, Storie, VII 141-143
2 Il cantaros era una grande coppa a due manici: l'ampia rada corrisponde all'odierno porto del Pireo.
3 Oggi si chiamano Pacha Limani e Haghios Ilias, e sono piccoli porti per imbarcazioni da pesca e diporto.
4 Le alture sopra Munichia, unico rilievo della zona, erano state parzialmente fortificate già dal tiranno Ippia, figlio di Pisistrato, intorno al 520 a.C.
5 Località posta nella punta sud-orientale dell'Attica.
6 Invece delle 200 navi volute da Temistocle ne erano state costruite solo 100.
7 La datazione è stata possibile grazie ai cocci di ceramica ritrovati sul posto, e al radiocarbonio.
8 Se i Persiani avessero nuovamente invaso l'Attica, dissero, il complesso Pireo-Atene sarebbe stato un'ottima base già pronta per invadere il Peloponneso: in realtà capivano che con queste difese la città rivale sarebbe stata imbattibile.
9 Mancava il tempo per poterli sagomare bene e livellare fra loro; i pietroni furono uniti con perni metallici, cosa che li rende riconoscibili rispetto alle posteriori ricostruzioni.

Un team di archeologi subacquei greci e danesi diretti da Bjørn Lovén (nella foto) ha compiuto scavi archeologici terrestri e sottomarini delle antiche basi navali di Atene nel Pireo

Porto di Mounichia, Pireo. Gli archeologi documentano la torre quadrata di 10 x 10 metri M-T3 sul molo fortificato meridionale usando tecniche di rilevamento digitale (Foto Bjørn Lovén)

Un archeologo scava i primi capannoni del porto di Mounichia nel Pireo. Vassilis Tsiairis ha scattato questa fotografia in uno dei giorni molto rari di buona visibilità



Nel 458 a.C. Pericle ricominciò i lavori, facendo tracciare un nuovo lungo muro parallelo al muro Nord: le due barriere racchiudevano un'ampia strada carrabile, tagliando fuori il vecchio Falero che cadde in disuso: le "Lunghe Mura" univano così la città e il suo porto in un complesso senza separazioni.
Pericle diede inoltre incarico all'architetto Ippodamo di Mileto di urbanizzare la penisola di Akte in modo armonioso e regolare, creando un nuovo nucleo urbano con planimetria ortogonale in cui ogni cosa fosse progettata e realizzata nel modo migliore. Il Pireo doveva essere, per chi sbarcasse nella città egemone della lega delio-attica, il biglietto da visita di un'Atene scintillante di marmi pregiati, avorio, stucchi policromi e lamine d'oro, cuore di un impero nel momento del suo massimo splendore.

La distruzione di un simbolo: finisce l'egemonia ateniese

All'inizio della guerra del Peloponneso, Pericle ordinò agli abitanti dell'Attica di rifugiarsi entro le Lunghe Mura, che riteneva inespugnabili; il sovraffollamento di Atene e del Pireo causò un'epidemia di peste, oltre a lasciare il territorio agricolo in balia degli Spartani.
Dopo decenni di scelte sbagliate, decisioni rovinose e politici incapaci, Atene fu sconfitta: fra le durissime condizioni di pace ci fu la distruzione delle Lunghe Mura e delle torri fortificate del Pireo.
Lo storico Senofonte[10] racconta che "*Lisandro*[11] *entrò con le sue navi nel Pireo; gli esiliati tornarono e si iniziò a demolire le mura con grande entusiasmo al suono dei flauti, pensando che quel giorno segnasse l'inizio della libertà per la Grecia*".

Sopra,
busto di Pericle con l'iscrizione "Pericle, figlio di Santippo, ateniese". Marmo, copia romana di un originale greco del 430 a.C. circa

Temistocle

Un Ostracon con l'iscrizione: "Temistocle, figlio di Neocle" usato per l'esilio

(Un ostrakon o ostracon è un pezzo di ceramica ma indica anche i frammenti di ceramica usati come scheda elettorale nelle procedure di ostracismo)

Pensiamo al dolore, alla rabbia, all'umiliazione bruciante dei cittadini mentre i vincitori esultavano: più degli Spartani, festeggiavano i loro alleati Tebani, Corinzi e tutti quelli che avevano dovuto sopportare, inclusi o meno nella lega delio-attica, la prepotenza dell'imperialismo ateniese, abbattuto come le torri di pietra. Appena si furono liberati dell'oppressione e del governo filo-spartano, gli Ateniesi ricostruirono il simbolo della loro fierezza con più cura e risorse: la città attraversò un nuovo periodo di splendore, anche se ormai le sorti della Grecia venivano decise altrove. Sotto il dominio macedone e romano prima, bizantino e turco poi il Pireo ebbe alterne fortune, distrutto[12] e riedificato più volte, tanto che nei resti archeologici ci sono tracce di **ben nove distinte fasi costruttive**, caratterizzate da differenti tecniche murarie e corrispondenti ad altrettanti restauri, sempre parziali, della cinta perimetrale, delle sue porte, dei torrioni e degli arsenali. Una storia lunghissima che non è ancora finita, dato che attualmente il Pireo è uno dei porti più importanti del Mediterraneo, anche se sempre più avviato verso una gestione internazionale e proiettato ormai ben oltre i confini europei.

■■■

Note

10 Senofonte, Elleniche II, 2, 10 e segg..

11 Ammiraglio della flotta spartana, allestita grazie al denaro offerto dal re di Persia.

12 La distruzione più rovinosa avvenne ad opera di Silla nell'86 a.C.: Atene si alleò con Mitridate, re del Ponto, contro i Romani; Silla assedió ed espugnò sia il porto che la capitale, allora non più collegati dalle mura, con danni ingentissimi alle fortificazioni ed ai monumenti.

Bibliografia

Erotodo, Storie. Libro VII
Senofonte, Elleniche, libri I e II
Tucidide, La guerra del Peloponneso, libri I e II
Molti altri autori antichi, come i geografi Strabone e Pausania, o gli storici Diodoro Siculo, Cornelio Nepote e Plutarco, parlano del Pireo e della sua storia: ma essendo posteriori di diversi secoli rispetto agli eventi narrati, non possono che aver attinto dalle fonti contemporanee ai fatti, cioè dagli scrittori sopra citati.
Enciclopedia dell'Arte antica Treccani, s.v. *Pireo*
Enciclopedia Italiana Treccani s.vv. *Pireo* e *Lunghe Mura di Atene.*
Ida Baldassarre, "*La genesi e lo sviluppo della civilità greca. Pireo*" in Il mondo dell'archeologia, 2004.
"*La base navale di Munichia svela la sua grandezza*" in Il fatto storico, 23/06/2016

Un AB-212 per i *Boat People*

La storia dei profughi vietnamiti, i "boat people" vista da bordo di un AB- 212 della Marina Militare, e dal suo pilota dell'epoca

Roberto Vivaldi - Ex ufficiale pilota MM e socio del Gruppo di Savona come narrato da **Fabio Cormio -** Direttore di *Riders Italian Magazine*

"*Le navi vicine a voi sono della Marina Militare Italiana e sono venute per aiutarvi. Se volete, potete essere imbarcati come rifugiati politici ed essere portati in Italia. Se non volete salire a bordo, potete ricevere subito acqua, cibo, medicine e assistenza. Dite quello che volete fare e di che cosa avete bisogno*".
A rivolgersi così a 128 disperati, persi nel Mar Cinese, è un sacerdote vietnamita.
Parla dal ponte del *Vittorio Veneto*, in un megafono, nella sua (e loro) lingua madre. Dal barcone si leva un urlo di gioia, qualcuno piange. Tutti saliranno sulla nave italiana.

La storia comincia un mese prima, nel giugno del '79, e a raccontarla è Roberto Vivaldi, cinquantanovenne di Albissola Marina, a quell'epoca pilota della marina militare.

"*Era appena finita l'esercitazione Dawn Patrol e, come da tradizione, tutta la squadra navale era a far visita ai porti più vicini. Il* Vittorio Veneto *era a Tolone, l'*Andrea Doria *a Barcellona. Il* Virginio Fasan*, sulla quale ero in temporaneo imbarco, si trovava invece a Palma di Maiorca. Dalla Spagna siamo tornati ognuno alla propria base, nel mio caso Taranto e pregustavo la licenza estiva. Le mie prospettive cambiarono durante una telefonata di mia moglie. Piangendo mi disse di aver sentito alla televisione che le nostre navi sarebbero partite per il Vietnam. Ero incredulo. Il giorno successivo, quando ripresi servizio sul* Vittorio Veneto*, mi fu comunicato ufficialmente che il 15 luglio saremmo partiti per aiutare i* Boat People *vietnamiti. La nave subì in pochi giorni delle radicali trasformazioni logistiche: restammo con soli tre elicotteri a bordo e una parte di hangar venne adattata alla sistemazione dei profughi*" .

Il primo ritrovamento

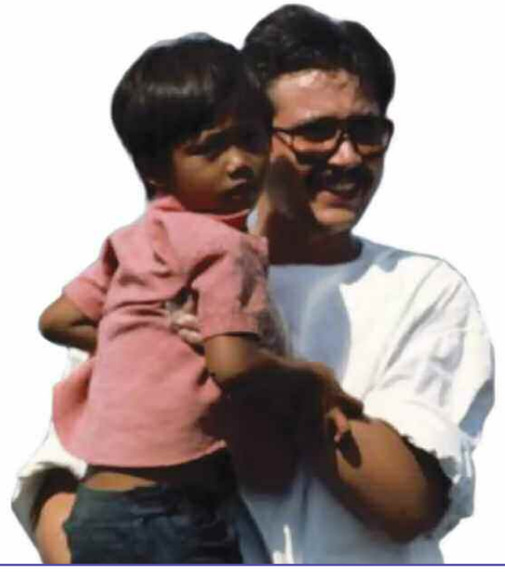
Per la prima e unica volta nella sua storia, l'Italia intraprendeva una missione umanitaria solo sua. Il sottosegretario Giovanni Zamberletti fu nominato appositamente commissario straordinario per l'emergenza dei *Boat People*: fu lui a ordinare la partenza di quello che venne chiamato l'Ottavo Gruppo Navale (costituito dal *Vittorio Veneto*, dall'*Andrea Doria* e dalla rifornitrice *Stromboli*), verso Est.
Da tempo, il Mar Cinese si era trasformato in un'immensa fossa comune. Come è noto, all'indomani della guerra i Nordvietnamiti avevano invaso il Vietnam del Sud e cominciato le epurazioni di tutti coloro che avevano (o erano accusati di aver avuto) rapporti con gli USA. Altri volevano fuggire per evitare l'indottrinamento e lo stile di vita imposto dal regime.
Il risultato fu che 800.000 persone presero il largo, di solito su barconi per il trasporto merci e vecchi pescherecci, per cercare di rifarsi una vita altrove. Il posto sui barconi della speranza costava uno sproposito e molte famiglie dovettero separarsi: spesso i padri pagavano la (presunta) libertà ai figli, sapendo che, con ogni probabilità, non li avrebbero mai più rivisti.
La tragica beffa fu che, in molti, con quei soldi ci comprarono la morte: salire su quei pescherecci fu fatale a centinaia di migliaia vietnamiti (si dice 800.000), annegati o morti di stenti.
L'*Andrea Doria* partì da La Spezia i14 luglio, la *Veneto* e lo *Stromboli* da Taranto il giorno dopo.
Le tre navi raggiunsero Singapore il pomeriggio del 21 luglio, dopo 12.000 km di navigazione senza scalo: fu un record. Qui le imbarcarono i viveri che sarebbero stati necessari per i profughi. Sul *Vittorio Veneto* viaggiavano anche tre vietnamiti, due sacerdoti cattolici e uno studente. Arrivati a Singapore, i tre vietnamiti si separarono, imbarcandosi uno per nave.

Roberto Vivaldi

Originario di Albissola Marina (SV), classe 1954, entra in Marina nel 1973 dove diventa pilota di elicotteri e viene imbarcato sulla fregata Bergamini. Tredici anni dopo si congeda come tenente di vascello ed entra in Alitalia e ci resta per 22 anni come pilota di airbus. Oggi, a 59 anni, collabora con la Superjet International, una joint venture italo-russa per la quale lavora come istruttore di volo su Airbus.

Una motovedetta Malese in azione

"*Grazie a uno dei sacerdoti, che tenne vere e proprie lezioni a noi militari per illustrarci la realtà del Vietnam, imparai molto sulla quella guerra ma anche sulla cultura vietnamita*", racconta Vivaldi.
"*Non sapevo, ad esempio, che il Vietnam è l'unica nazione asiatica ad adottare i caratteri grafici europei, retaggio della colonizzazione francese*".
Poco dopo la partenza da Singapore, gli AB-212 della Marina cominciano i pattugliamenti.
"*Decollavamo dal* Vittorio Veneto *e ci spingeva anche molto distante dalla nave, per andare a verificare se i tantissimi piccoli bersagli che i nostri radaristi individuavano fossero profughi. Nel 90% dei casi si trattava semplicemente di pescherecci malesi, e questo rendeva lungo e dispersivo il lavoro. Il primo ritrovamento fu opera di un mio collega. Era arrivato quasi alla fine dell'autonomia, che era di tre ore e mezza, quando il radarista gli segnalò un oggetto metallico. Con pochi minuti di autonomia residua, andò a verificare quest'ultimo bersaglio segnalato, convinto di non trovare nulla. Invece si trovò davanti a una barca di venticinque metri con 128 profughi a bordo. Queste persone erano alla deriva da giorni, già spogliate dai pirati di tutti i propri averi: stavano imbarcando acqua dopo il mare forza 5 della notte prima*".



Nel canale di Suez

Da notare il fatto che questo barcone, come tanti altri, non proveniva direttamente dalle coste vietnamite. Le correnti, infatti, dal Vietnam portano in Malesia e proprio là erano stati creati dei campi profughi. E questo è uno degli aspetti più brutti della storia. Stando alle molte testimonianze dei *Boat People* - pubblicate dai giornali italiani dell'epoca - le autorità malesi offrivano ai profughi un rifugio di breve durata: dopo pochi giorni, i vietnamiti venivano rimessi sui loro barconi e traghettati alla deriva. La loro sorte veniva di fatto lasciata al caso.
"*Ci eravamo spinti fini alle Isole Anambas (tra la penisola di Malacca e il Borneo, richiamati da piattaforme petrolifere, che avevano segnalato la presenza di due imbarcazioni di profughi.*
*Dall'*Andrea Doria *partirono quindi i soccorsi, che recuperarono le due barche. Continuammo a pattugliare la zona e dopo qualche giorno incrociammo una motovedetta malese che trainava quattro imbarcazioni di profughi che, con ogni probabilità, sarebbero stati lasciati alla deriva. Li salvammo noi*".
Nel frattempo italiani e malesi trovarono un accordo: i secondi si impegnavano ad affidare ai primi. Con 900 persone a bordo, le navi italiane fanno di nuovo rotta verso Singapore.

"*La missione italiana vantava uno staff medico di prim'ordine* - ricorda Vivaldi - *avevamo imbarcato pediatri e ginecologi, militarizzati per l'occasione. Era stata anche allestita una sala operatoria.*

In navigazione verso l'Italia, e l'arrivo a Venezia

Tutto questo servì a risolvere le situazioni critiche che, comunque, non furono molte.
Più che altro, arrivando da imbarcazioni sovraffollate, i profughi erano spesso in le condizioni igieniche precarie: appena salivano a bordo venivano fatti lavare e cambiare con abiti puliti. A Singapore sono stati sbarcati quelli a cui erano state diagnosticate malattie infettive, che sono stati mandati in Italia non appena guariti".

Le tre navi restano "alla fonda" (cioè ormeggiate precauzionalmente a distanza dalla riva) a Singapore per un giorno, in modo da monitorare la situazione sanitaria delle persone a bordo e fare rifornimento di carburante e viveri: oltre ai profughi infatti c'era un equipaggio di circa 700 persone sulla Vittorio Veneto, di 5-600 sull'Andrea Doria, più le 160 persone sulla nave rifornimento.

"*Navigando verso l'Italia, all'altezza delle Maldive* – ricorda Vivaldi – *fini il periodo di quarantena sanitaria e organizzammo una festa a bordo. Un momento molto bello: ci eravamo autotassati per regalare giocattoli, comprati a Singapore, ai bambini a bordo. Ce n'erano tanti, soprattutto sui 7-8 anni. Li ricordo vestiti con le nostre magliette bianche, troppo grandi per loro: sembravano angioletti."*

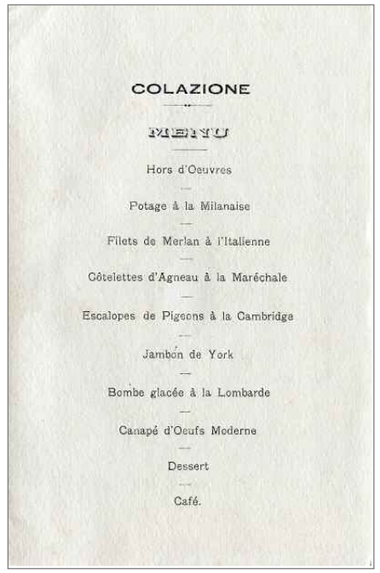
I profughi non sapevano nulla dell'Italia. Qualcuno conosceva la pizza, la Vespa e Gina Lollobrigida ... Quando siamo arrivati a Venezia,la meraviglia provata da queste persone fu incredibile, erano in un mondo lontano anni luce dal loro.
"*All'arrivo i profughi sono stati suddivisi in gruppi, con magliette blu, gialle e rosse, e inviati in vari campi profughi nel Nord Italia. In particolare, molti sono rimasti in Veneto. Altri invece hanno raggiunto la Francia, dove avevano parenti e amici*".

Vivaldi lascia la Marina nel 1986 e diventa un pilota Alitalia ma anche qui, sugli Airbus, ritrova un pezzettino di quell'estate: "*Pochi anni fa, un comandante a cui stavo facendo addestramento, avendo saputo che ero stato in Marina, mi raccontò di un suo conoscente vietnamita di una quarantina d'anni: mi disse che, da ragazzino, era stato salvato dal* Vittorio Veneto.
Mi illuminai: gli ho fatto avere molta documentazione di cui ero in possesso, documentazione che gli avrà, spero, restituito un pezzo d'infanzia; non l'ho mai incontrato, ma era sicuramente uno di quegli angioletti dalla maglietta troppo grande".

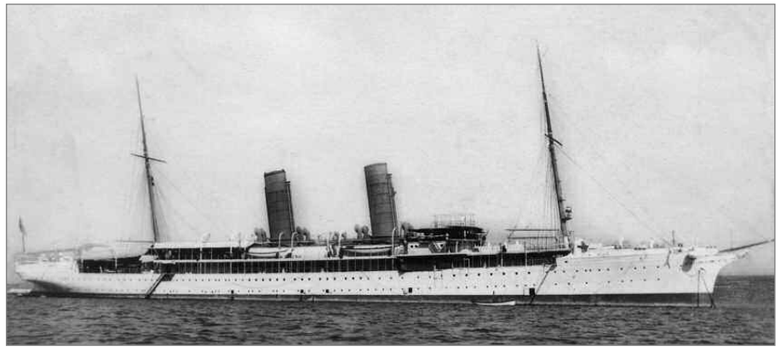
Le cartoline raccontano...

Roberto Liberi
Socio del Gruppo di Livorno

Continuando nel tentativo di far parlare anche i nostri menu affronto oggi il tema delle navi reali, spesso chiamate yacht reali.
Prendo le mosse dal menu della colazione che la Camera di Commercio e la Borsa di Malta offrono il 4 giugno 1921 ai membri dell'esecutivo della Fiera Campionaria Navigante Italiana.
Da poco era finita la Grande Guerra e le ferite e la sofferenza erano visibili ovunque. I rapporti economici con gli altri Paesi si erano pressoché interrotti e l'economia italiana aveva bisogno di materie prime, totalmente assenti sul nostro territorio. Nasce così l'idea delle fiere campionarie, la prima delle quali viene realizzata a Milano nel 1920, sui bastioni di Porta Venezia.
L'anno successivo viene anche organizzata una crociera commerciale, fortemente voluta e sostenuta da Umberto Notari, importante scrittore e giornalista italiano, editore di giornali e riviste, figura di spicco del Movimento Futurista di Marinetti. Lo scopo era quello di portare la produzione nazionale a farsi conoscere nel Mediterraneo e nell'Atlantico realizzando una fiera campionaria navigante a bordo della nave reale *Trinacria* che, salpata da Napoli alla fine del maggio 1921, toccherà i porti di Malta, Tunisi, Cartagine, Algeri, Casablanca, Rabat, Lisbona, Barcellona e Marsiglia per rientrare a Napoli ai primi di agosto.
La nave era stata costruita a Glasgow come transatlantico di linea per la compagnia inglese National con il nome di *America*, ed era entrata in servizio nel 1887; la Regia Marina l'aveva acquistata nel 1889 per utilizzarla come nave trasporto, trasformandola poi nel 1900 in panfilo reale con il nome appunto di *Trinacria* ed utilizzandola per numerose visite diplomatiche e di cortesia e anche come sede di comando delle forze navali.
Comandava la nave il capitano di vascello Carlo Grenet che forse non a caso ebbe tre anni dopo il comando della Regia Nave



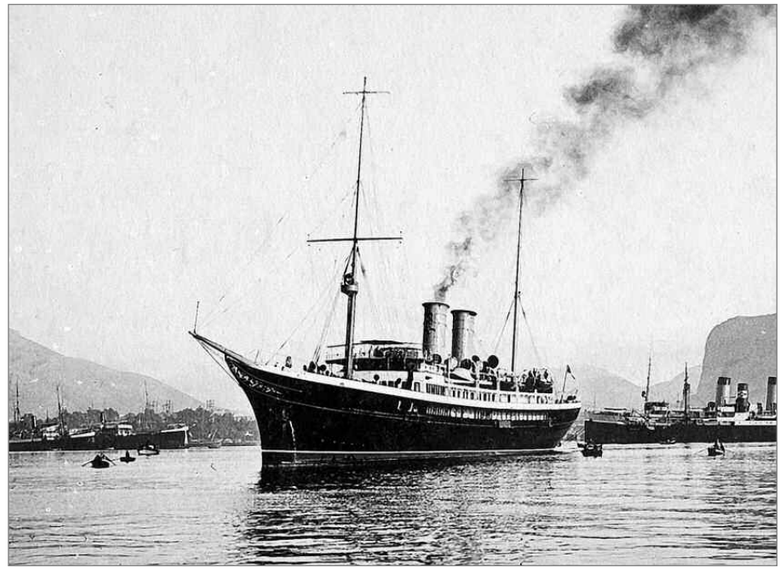
Malta - Menu della colazione offerta il 4 giugno 1921 al Comitato esecutivo della Fiera Campionaria Navigante Italiana (copertina e lista cibaria
Collezione Roberto Liberi



Nave Reale *Trinacria* - Collezione Roberto Liberi

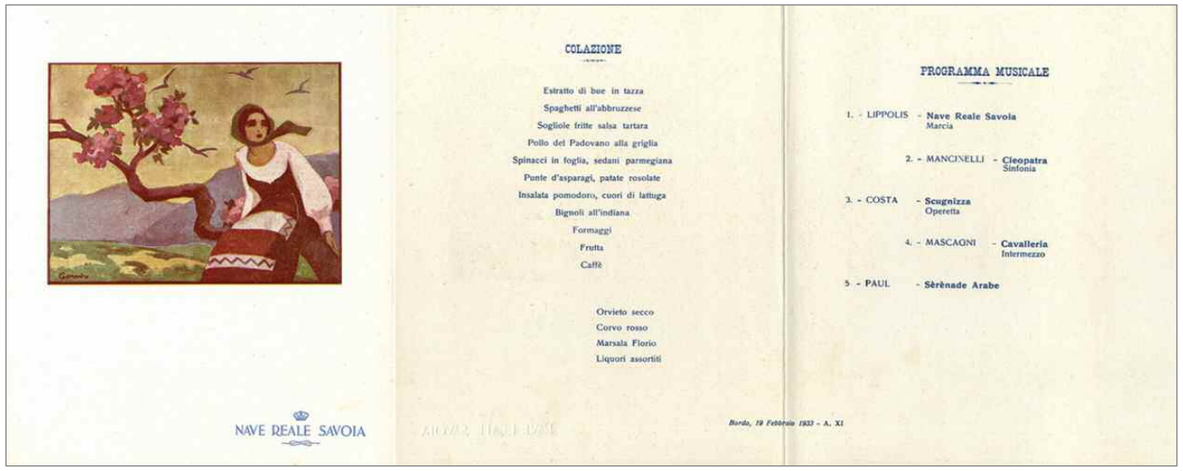
Italia, il piroscafo che nel 1924 ha effettuato la Crociera Italiana nell'America Latina imbarcando la mostra campionaria itinerante che reclamizzava all'estero la nostra industria ed i nostri prodotti.
Alla colazione a Malta partecipavano un'ottantina di persone fra le quali, oltre il comandante Grenet ed il già nominato Umberto Notari, presidente del comitato esecutivo, il governatore dell'isola, sir Herbert Plumer, ed il presidente del comitato generale, S.E. Edoardo Pantano, che nel governo Sonnino era stato ministro dell'agricoltura, industria e commercio e nel governo Nitti ministro dei lavori pubblici.

Ma il *Trinacria* era ormai giunto alla fine della sua vita operativa e per sostituirlo si pensò di usare lo scafo del piroscafo *Città di Palermo*, costruito nell'Arsenale della Spezia per il servizio di navigazione delle Ferrovie dello Stato e varato nel 1923. Furono necessarie sostanziali modifiche non solo ai locali interni ma anche alla prora ed alla poppa della nave per dargli un aspetto slanciato, degno della funzione che avrebbe dovuto svolgere ed i lavori di trasformazione furono svolti a Palermo, con l'allestimento interno affidato alla ditta Ducrot, un'azienda che negli anni fra il 1910 ed il 1930 aveva riscosso un grande successo internazionale con la fornitura di raffinati e moderni arredi per prestigiosi committenti, sia privati che pubblici (alberghi e navi di lusso, casinò, circoli, teatri, sedi di importanti istituzioni pubbliche e private).
Per comprendere l'importanza dei lavori strutturali apportati alla nave basti pensare che la nuova nave reale (il *Savoia*) e la nave appoggio idrovolanti *Miraglia* sono state realizzate partendo da scafi gemelli (*Città di Palermo* e *Città di Messina* rispettivamente)!
Fra i diversi menu che ho della Nave Reale *Savoia* ne ho scelti due: il primo è del 19 febbraio 1933. Due giorni prima erano imbarcati a Brindisi il re Vittorio Emanuele III accompagnato dalla regina Elena del Montenegro e dalle figlie Maria Francesca e Mafalda, quest'ultima assieme al marito, il principe Filippo d'Assia; destinazione Alessandria d'Egitto, in visita ufficiale per ricambiare la precedente visita in Italia di re Fuad I. Scortavano il *Savoia* durante l'intero viaggio le navi della 2a squadra navale, al comando dell'ammira-

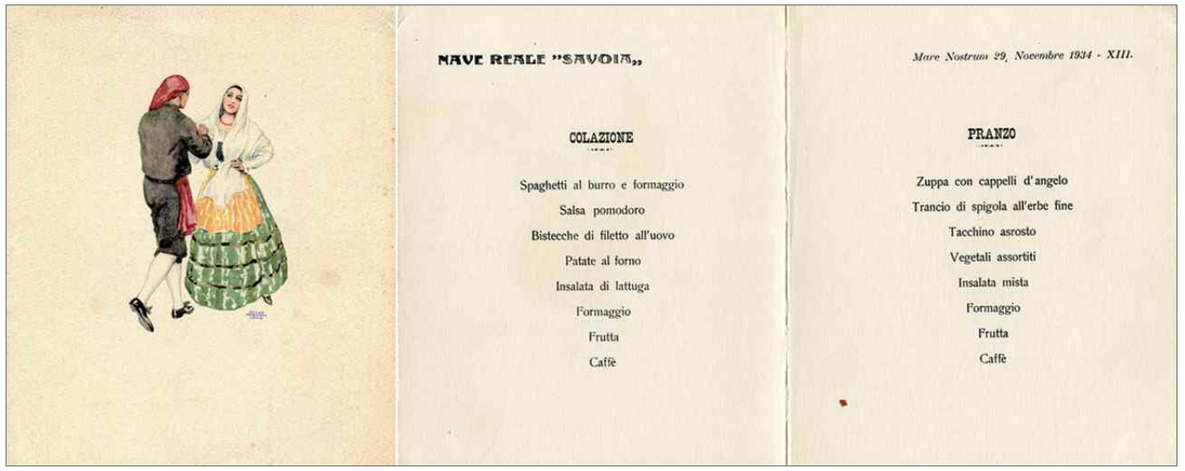


Nave Reale *Savoia*
A Palermo nel 1925, al termine dei lavori di trasformazione
Collezione Roberto Liberi

Nave Reale *Savoia*
Il salone con arredi della ditta Ducrot
Collezione Roberto Liberi



Menu del 19 febbraio 1933 (R.N. *Savoia* in navigazione verso Alessandria d'Egitto) - Collezione Roberto Liberi



Menu del 29 novembre 1934 (R.N. *Savoia* in navigazione di rientro dal viaggio in Somalia del Sovrano) - Collezione Roberto Liberi

glio Pietro Lodolo, composta dagli incrociatori *Giovanni delle Bande Nere* e *Colleoni* e dagli esploratori *Nicolò Zeno, Ugolino Vivaldi, Nicoloso da Recco* e *Leone Pancaldo*.
Dal menu vediamo che il pranzo dei Reali era allietato dalle musiche della banda della Marina appositamente imbarcata e che, come ai nostri tempi, alle bande piaceva spaziare dalle marce militari alla musica orchestrale grazie ad opportuni arrangiamenti per supplire alla mancanza degli archi!
L'altro menu è invece relativo al viaggio in Somalia del Re in occasione del suo 65° genetliaco. Alla fine d'ottobre la nave reale *Savoia* attraversa il Canale di Suez, ove l'attende una scorta d'onore di cammellieri, e dopo una breve sosta ad Aden, con visita alle grandi saline italiane, giunge in Somalia il 3 novembre; la visita si prolungherà fino al 21 novembre. Nonostante le precedenti dichiarazioni di Vittorio Emanuele III contrarie alle operazioni belliche in Abissinia, questo viaggio viene interpretato come l'adesione dei Savoia alla politica imperialistica del regime. Il governatore Rava non fa economie allo scopo di creare nella colonia un clima imperiale: viene eretto un arco di trionfo per celebrare la visita del Re con un'epigrafe che definisce Vittorio Emanuele "simbolo vivente della storia e della gloria d'Italia", viene organizzata una grande sfilata dei notabili che recano al sovrano doni da tutti gli angoli dell'impero e poi il Re parte per l'interno, lungo lo Scebeli, il Giuba e la costa oceanica. Sullo sperone del Fitautari, a soli sei chilometri dal confine con l'Etiopia Vittorio Emanuele inaugura un nuovo forte, e questo gesto non passa inosservato. Poi il viaggio riprende con i soliti incontri, omaggi, cerimonie e riti con una battuta di caccia nella boscaglia di Gelib ove il sovrano abbatte un elefante, immortalato da Beltrame nella copertina della Domenica del Corriere!
Il nostro menu è del 29 novembre 1934 quando la nave reale era ormai sulla via del ritorno ed aveva già raggiunto il Mediterraneo; quel *Mare nostrum* a fianco della data mi sembra esprima la soddisfazione per il rientro dopo una permanenza in colonia di quasi tre settimane, sicuramente operosa ma probabilmente anche stancante.
La copertina del menu reca un disegno del pittore Oscar Hermann Lamb (Trieste, 1876 – Vienna, 1947) formatosi a Monaco di Baviera, alla scuola di Ludwig Herterich e poi all'Accademia Inglese di Roma. Si trasferisce nel 1900 a Vienna dove ha lavorato a più riprese, anche durante tutta la prima guerra mondiale, dedicandosi in un primo tempo alla pittura ad olio ma prediligendo in seguito l'acquerello in composizioni simboliche e figure femminili idealizzate, raramente dedicandosi al paesaggio ed al ritratto.
Da notare infine come a bordo del *Savoia* la mensa reale fosse tutto sommato semplice, almeno nella tipologia delle portate.

LA DOMENICA DEL CORRIERE

Si pubblica a Milano ogni settimana
Supplemento illustrato del "Corriere della Sera"
Uffici del giornale: Via Solferino, 29 - Milano

Anno XXXVI — N. 46 — 18 Novembre 1934 - Anno XIII — Centesimi 30 la copia

Il Re in Somalia - Durante il viaggio di circa 2500 chilometri attraverso la terra somala, le popolazioni hanno eseguito pittoresche danze e fantasie in onore del Sovrano

LA DOMENICA DEL CORRIERE

Si pubblica a Milano ogni settimana
Supplemento illustrato del "Corriere della Sera"
Uffici del giornale: Via Solferino, 29 - Milano

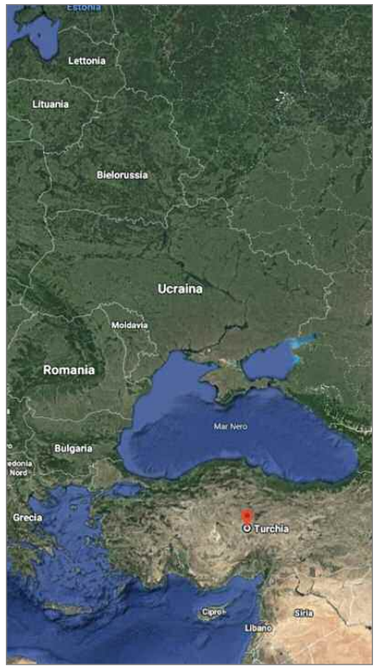
Anno XXXVI — N. 48 — 2 Dicembre 1934 - Anno XIII — Centesimi 30 la copia

Prima di lasciare la Somalia il Re è andato a caccia di elefanti. Dopo ore di marcia in una boscaglia sì folta da richiedere che la via venisse aperta a colpi d'ascia, un pachiderma è apparso, a non più di quindici metri, in una radura. Il Re l'ha colpito subito. L'animale, barrendo, ha drizzato minacciosamente la proboscide e il Sovrano l'ha colpito con un'altra palla facendolo stramazzare; poi si è avvicinato ad esaminare la preda. La testa sarà spedita a Roma.

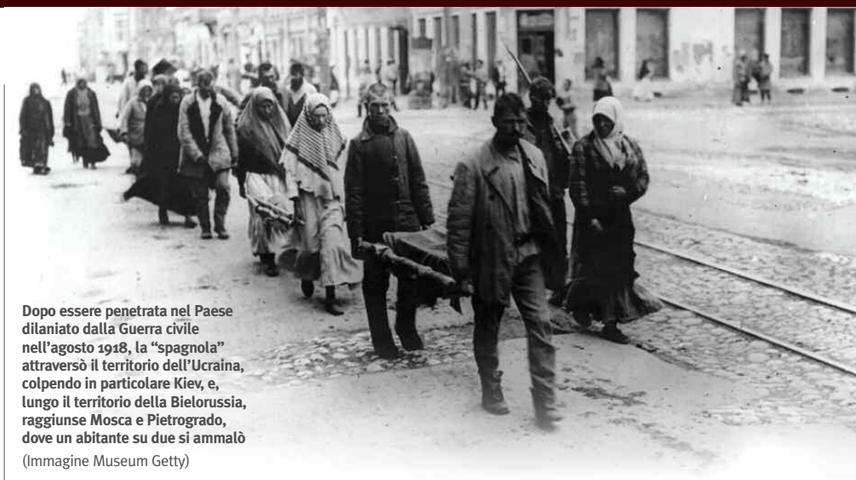
La Marina per la prevenzione delle epidemie in Mar Nero

Ciro Paoletti - Storico

La fine della Grande Guerra portò fra le altre cose l'occupazione della Turchia e la riapertura dei Dardanelli.
Alla fine del 1918 e al principio del 1919 la Rivoluzione Russa era in pieno svolgimento e la guerra civile all'acme. Decine di migliaia di profughi in fuga da tutta l'area Caucasica e dalla costa russa del Mar Nero, l'odierna costa ucraina, cercavano riparo in Occidente. Molti erano malati e, considerando che in quel periodo in tutto il mondo infuriava la Spagnola, le autorità interalleate decisero di agire profilatticamente per evitare che all'epidemia in atto se ne sommassero di nuove.
L'Impero Ottomano era sempre stato noto in Occidente per l'endemicità di alcune malattie infettive, come il tifo e il colera e, in certe zone, la peste. In un periodo di oltre vent'anni precedente gli antibiotici la cura era difficile, i vaccini c'erano ma non in quantità pari al necessario e dunque le vie migliori per contenere il contagio erano le visite preventive e l'isolamento dei casi sospetti o manifesti.
Il punto strategico fondamentale era Costantinopoli, perché controllava il passaggio fra Mediterraneo e Mar Nero; se si riusciva a sfruttare il collo di bottiglia degli Stretti per controllare le navi e a tenere la città in buone condizioni, c'era speranza d'evitare contagi fra i due bacini.
La autorità d'occupazione a Costantinopoli iniziarono istituendo due Commissioni Interalleate, incaricate di controllare l'amministrazione sanitaria ottomana interna e di frontiera: la Commissione Sanitaria Interalleata Urbana e la Commissione Sanitaria Interalleata marittima e delle frontiere. Quest'ultima doveva decidere tutte le questioni di polizia sanitaria trattate fino a quel momento solo dall'amministrazione ottomana delle frontiere ed era presieduta dall'Ispettore medico – cioé generale medico – Clouard, direttore del Servizio di Sanità del Corpo d'occupazione francese.
L'una e l'altra commissione – quella urbana era presieduta da un generale medico britannico – includevano rappresentanti degli eserciti e delle marine alleate.

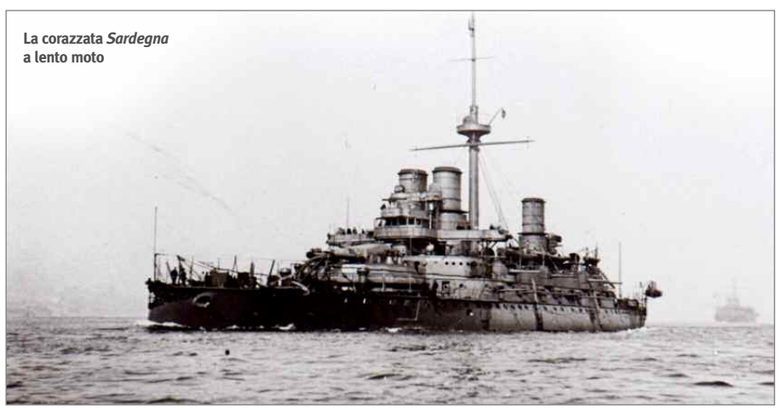


Delle due era quella marittima e delle frontiere la più impegnativa, perché le toccava impedire la propagazione vero l'Europa delle malattie infettive dall'area del Mar Nero. Comprendeva i consiglieri sanitari tecnici degli Alti Commissariati francese, britannico e italiano, dei rappresentanti delle rispettive Forze Armate di terra e di mare, un rappresentante turco, uno greco ed uno russo-bianco e si insediò il 24 marzo 1919, restando in attività fino al 27 agosto 1923, data della ratificazione del Trattato di pace da parte turca.
Alla fine del 1919 Clouard fu rilevato dal parigrado Fournial, cui poi successero i medici principali di prima classe (colonnelli) Dejouany e poi Vidal.
L'Italia vi ebbe il dottor Senni, consigliere tecnico dell'alto commissario, e la Regia Marina inizialmente un ufficiale medico, poi sostituito dopo il 1919 dal maggiore medico dottor Guido Pabis, che rappresentava pure il Regio Esercito e che però non era incaricato dei controlli sul campo. Quanti erano questi ultimi? Moltissimi; per dare un'idea del carico di lavoro, basti pensare che in un solo anno di pace, dal 15 settembre del 1921 al 15 settembre del 1922, arrivarono a Costantinopoli 11.716 navi, per un totale di 4.383.913 tonnellate e 564, per complessive 1.055.757 tonnellate traversarono gli Stretti, mentre, riguardo alla situazione sanitaria, già all'atto dell'insediamento della Commissione Costantinopoli era in preda ad un'epidemia di tifo esantematico. Lo stesso valeva per tutto il Levante e la Russia Meridionale, nella quale si calcolarono fra il 1918 e il 1922 almeno 10 milioni di casi ufficialmente riconosciuti e probabilmente dal 50% al 100% in più nella realtà.
A Costantinopoli l'organizzazione della lotta contro il tifo prese sei mesi. Si crearono degli uffici sanitari nell'Alto Bosforo a Kavak, a Cianak allo sbocco dei Dardanelli e a Galata, imponendo la visita sanitaria a tutte le navi. Ai primi del 1920 furono poi stabiliti dei lazzaretti di quarantena a Tuzla, e Monastir-Aghzy per la disinfezione e disinfestazione di passeggeri, bagagli e navi.
Nell'estate del 1919 scoppiò il colera nella Russia Meridionale e in autunno si spostò verso ovest, portato dai profughi in fuga dall'Ucraina, dal Caucaso e dalla Turchia orientale, dove stava cominciando la lotta Kemalista contro i Greci. Le misure verso la navigazione divennero rigidissime specie nei casi navi bulgare, sorprese a trasportare dei tifici in piena evoluzione. Si aprì un terzo lazzaretto a Sevri-Burnu e se ne progettò un quarto a Sinope. Fu imposta la quarantena e nei lazzaretti si ordinò l'isolamento dei malati dai casi sospetti; infine, visto l'afflusso crescente degli arrivi, si creò a Costantinopoli un campo d'isolamento e d'osservazione, dove fare visite e disinfezioni.
Il colera, ovviamente, giunse quando l'epidemia di tifo cominciava ad affievolirsi e aumentò nella primavera del 1920, arrivando al picco in Crimea nel corso dell'estate. Altrettanto ovviamente, si ripresentò la peste, un cui focolaio era stato distrutto a Costantinopoli l'anno prima.
A novembre del 1920 l'esercito russo-bianco di Wrangel fu cacciato dalla Crimea dai bolscevichi e portò con sé numerosi colerici. La prevenzione interalleata in atto evitò che la malattia dilagasse oltre i Dardanelli e la lasciò confinata coi soldati russi, chiusi nei lazzaretti al loro arrivo, nei primi mesi del '21.
In primavera venne il turno dei profughi anatolici, in fuga dai combattimenti fra Turchi e Greci. A Costantinopoli ne arrivarono decine di migliaia, specialmente con piccole imbarcazioni che, seguendo la costa, erano sfuggite ai controlli navali, per cui parecchi evitarono qualsiasi esame sanitario, pur se 50.000 furono chiusi nei campi d'isolamento e quarantena.
La massa di profughi e reduci portò comunque a una recrudescenza del colera, per cui, nell'estate del 1921, la vaccinazione anticolerica fu imposta a tutti i passeggeri e agli equipaggi in arrivo nell'alto Bosforo, facendoli fermare a Kavak, per identificare a mezzo di prelievi e poi isolare i portatori dei vibrioni.
Gli equipaggi e le compagnie di navigazione si opposero e ci volle una notevole opera di mediazione per convincerli. Alla fine si venne al compromesso d'esentare chi si presentava con un certificato di non più d'un mese prima e di non permettere la franchigia o lo sbarco a Costantinopoli a quanti non l'avevano, il che non impedì ad alcune navi di sgattaiolare in Mediterraneo di notte evitando i controlli.
Nel 1922 la situazione non migliorò, anzi: arrivarono ai primi dell'anno dalla Cilicia un bel po' di profughi col vaiolo. Furono tutti isolati e si ottenne dalle autorità di Damasco la vaccinazione preventiva all'imbarco.



Dopo essere penetrata nel Paese dilaniato dalla Guerra civile nell'agosto 1918, la "spagnola" attraversò il territorio dell'Ucraina, colpendo in particolare Kiev, e, lungo il territorio della Bielorussia, raggiunse Mosca e Pietrogrado, dove un abitante su due si ammalò
(Immagine Museum Getty)

Da giugno in poi – specie in luglio ed agosto – l'emigrazione dalla Russia si mutò in un'inondazione di profughi in fuga dai Sovietici e dal colera. Da giugno tutte le navi in arrivo da Odessa, Batum Sebastopoli, Novorossysk e dai porti minori furono obbligate alla disinfezione, allo scarico di tutte le acque potabili e di sentina esistenti a bordo ed alla vaccinazione anticolerica dei passeggeri e degli equipaggi privi di certificato rilasciato al massimo un mese prima da un'autorità affidabile e non da un medico qualsiasi.
Le misure coercitive furono ben presto aumentate e fu imposto il ricovero nel lazzaretto di Monastry-Aghzy a tutti i privi di passaporto finché le analisi di laboratorio non ne avessero confermato la negatività al colera. Invece i passeggeri con passaporto dovevano restare sotto sorveglianza medica di cinque giorni in città, vedendosi ritirare il passaporto per riaverlo il sesto giorno se erano ancora sani.
Nel giro di poche settimane le medesime misure furono estese a tutte le navi provenienti dal Mar Nero, per le quali il medico di turno a Kavak l'avesse ritenuto opportuno dopo il controllo del libro di bordo, della patente di sanità e dei passeggeri.
A fine luglio arrivò dalle coste del Mar Nero – russe e turche - un'ondata di profughi Greci, 12.000, che la Grecia annunciò di non voler accogliere. La Commissione si trovò ad affrontare una situazione triste quanto tremenda: gli armatori sovraccaricavano le navi senza curarsi dei rischi sanitari e di stabilità del bastimento stesso. Il fondo lo si toccò col *Themis,* un battello che dai registri poteva portare 400 passeggeri e che giunse da Novorossisk con 4.585 persone oltre a 28 uomini d'equipaggio, compreso il comandante. All'arrivo c'erano stati a bordo già 62 morti per tifo o colera.
L'ufficio di Kavak s'impuntò, fece sbarcare tutti, vaccinò 3.000 persone e la Commissione chiese agli Alti Commissari il divieto d'entrata nel Bosforo a tutte le navi in arrivo dalla Russia e la quarantena di cinque giorni a quelle sane provenienti dai porti infetti del Mar Nero, elevandola di cinque in cinque giorni in caso di positività o, peggio, d'infezione a bordo, col divieto di ripartire. Si domandarono pure delle misure coercitive e punitive nei confronti degli armatori inadempienti. Non fu facilissimo, perché la Grecia si oppose, in quanto parecchi degli armatori erano suoi, ma alla fine si trovò un buon compromesso e, inoltre, nel terzo trimestre del 1922 la situazione cominciò a migliorare, perché il flusso dei profughi calò e coll'abbassamento delle temperature le epidemie rallentarono. Peraltro nel dicembre del '22 l'emigrazione riprese a salire e proseguì con un andamento crescente per tutto il primo semestre del '23, implicando un aumento



La corazzata *Sardegna* a lento moto

dei casi di tifo esantematico, colera e vaiolo con parecchi morti. Fu imposto il divieto di sbarco ai passeggeri diretti oltre i Dardanelli – in Grecia e in Palestina per la maggior parte – poi in estate l'attività della Commissione fu rilevata dalla neocostituita Società delle Nazioni, per cui, coll'ultima seduta del 27 agosto 1923, la Commissione si sciolse.

Cosa fece la Marina in tutto questo? Molto con poco, come al solito, e, come al solito, con buonissimi risultati.

Gli ufficiali medici presenti nella Commissione marittima e delle frontiere non andavano sul campo, ci andavano invece degli altri ufficiali medici, forniti dalle forze d'occupazione. Ai primi del 1919 gli Italiani a Costantinopoli avevano poco Esercito – il III battaglione del 62° Fanteria, e poi uno e infine due battaglioni del 313° Fanteria e 154 Carabinieri Reali – e molta Marina, che però doveva operare nel Mar Nero e a Costantinopoli ci stava poco o nulla.

Le cose cambiarono un po' nel tardo autunno del 1919, quando l'avvicendamento della Squadra da Battaglia portò il contrammiraglio de Grossi, che alzava la sua insegna sulla corazzata *Sardegna* e aveva alle sue dipendenze l'incrociatore *Pisa*, i caccia *Bixio*, *La Farina* e *Medici*, gli esploratori *Nibbio* e *Sparviero*, il rimorchiatore *Luni*, la cisterna *Cocito*, lo yacht *Capitano Verri* e due vedette. La base principale rimase a Costantinopoli, dove funzionavano una Capitaneria di Porto italiana e un Ufficio Tecnico del Genio Navale con incarichi interalleati.

Pochissimi giorni dopo l'arrivo, de Grossi si vide chiedere dal generale Clouard un ufficiale medico italiano per la Commissione interalleata marittima e delle frontiere, da adibire non al quartier generale, ma ai controlli in mare.

De Grossi non aveva molto da scegliere. Quasi tutte le sue navi erano relativamente piccole, destinate a muoversi molto e non potevano permettersi di sbarcare il medico di bordo. L'unica scelta possibile era uno dei due del *Pisa,* che era riuscito a partire coi due ufficiali previsti dalle tabelle d'imbarco solo perché il tenente medico di complemento aveva rinunciato al congedo apposta per partecipare alla missione. E, dato che non si poteva privare l'incrociatore del capitano medico, in quanto direttore del servizio sanitario di bordo, toccò al tenente.

Poiché il tenente Achille Talarico è quasi l'unico ufficiale medico di Marina ad aver

Ufficiali della Regia Marina sul Bosforo nel 1920

lasciato delle memorie [1], abbiamo la fortuna di poter attingere ad esse senza bisogno d'andare a cercare negli archivi i documenti che permetterebbero, con molta fatica e abbondanti lacune, di ricostruire – e solo in parte – la quotidianità del servizio.

Va da sé che, a leggerle, viene da dire con Orazio "*mutato nomine de te fabula narratur* [2] – cambiato il nome di te narra la favola", tante sono le cose sempre uguali.

Convocato dall'ammiraglio de Grossi, il ventiseienne Talarico si sentì annunciare d'essere stato scelto per un'importante missione e chiedere se sapesse le lingue. Rispose d'aver fatto un po' di francese al ginnasio – dunque dieci anni prima – e che pregava d'essere dispensato in favore d'un ufficiale più esperto. Come qualsiasi ex-subalterno non si stupirà di sentire – e come molti ex-comandanti ricorderanno d'aver fatto – de Grossi rispose: "*Niente affatto; ho scelto lei e resterà lei*" e lo spedì da Clouard a Gul Hané, dove Talarico giunse l'indomani sulla vedetta *G 36* – un ex peschereccio giapponese – comandata da un ufficiale della riserva proveniente dalla marina mercantile.

La mattina seguente – secondo l'antica e immutabile regola di ogni comandante di Corpo davanti al subalterno appena assegnatogli – Clouard inorridì per la gioventù ed inesperienza di Talarico – che comunque s'era fatto quattro anni di guerra da medico di battaglione sul Carso e in Albania – e, senza fornirgli indicazioni di sorta, lo spedì dal maggiore medico francese Maire, che gli avrebbe dato le necessarie istruzioni. Talarico provò a passare prima dal maggiore medico italiano, scoprì che non sapeva nulla, si reimbarcò sulla *G 36* e andò a Cianak. A Cianak Maire gli disse di dover partire di lì a poche ore per rientrare in Europa e, alle insistenze di Talarico, rispose: "*Che cosa dirle? Come si fa a spiegarle tutto? Imparerà con la pratica, al più presto. Si faccia mostrare gli ordini e le circolari dai suoi impiegati e non si fidi troppo di loro. Guardi che si tratta di Greci, di Turchi, di Ebrei e di Armeni, per la maggior parte, i quali profitterebbero di ogni sua eventuale debolezza. Si ricordi che l'essenza del servizio consiste nell'impedire che le malattie contagiose si propaghino in Occidente e che, dall'Oriente, dal Nord Africa e soprattutto dall'Egitto passino, di qui, malati contagiosi Il resto è secondario.*" [3]

Con questo era rispettata un'altra regola delle forze armate di ogni tempo e paese: buttare il pesce/subalterno in acqua per vedere se nuota o affoga. Di solito nuota, più o meno; questo fu uno di quei casi.

Da buon Italiano educato, Talarico iniziò coll'andare a presentarsi alle autorità locali turche. Non ci erano abituate. Trattati da ex-nemici dai Francesi, i Turchi furono molto contenti e lo aiutarono come poterono. Da medico di tatto si avvalse dell'esperienza del collega quarantenario civile locale, un greco, e, da campano sveglio – era di Salerno e si era laureato a Napoli – intuendo la situazione, "*Per vedermela coi Greci, mi rivolgevo ai Turchi, per i Turchi ai Greci ed agli Armeni, per tutti, poi, agli Ebrei.*" [4]

Le visite alle navi si facevano in mare. Se tutto andava bene, finiva lì. Se no occorreva dirottare il bastimento all'approdo di quarantena. La *G 36* non era manovriera, per cui Talarico si fece dare dal comandante la lancia, armata a quattro remi, con un gaffiere a prua e lui stesso al timone e tutto andò così bene, nonostante il mare spesso grosso e le forti correnti che imponevano un lavoro assai duro ai suoi cinque marinai, da far dire ai Francesi della vicina guarnigione di Sebdul Bar: "*I nostri non si adatterebbero a un lavoro simile.*" Caso mai quelli che si lamentavano erano gli impiegati civili, che "*non si erano mica ingaggiati come marinai.*"

Come andò il servizio? Decisamente bene, ma con molta fatica e parecchie difficoltà nate dalla scarsa cooperazione delle navi in transito. Scrisse poi Talarico, che fece due turni, uno a fine 1919 a Cianak, all'uscita in Mediterraneo e l'altro, assai più duro, nel 1920 a Kavak: "*Chi mi dette da fare più di tutti? Gl'Inglesi e i Greci…*

Molti bastimenti inglesi, specialmente navi da guerra, cercavano di svignarsela, rifiutando di arrestare le macchine; dai Greci non si poteva mai sapere la verità!

"Quante persone avete a bordo?""Centocinquanta." "Tutti compresi?" "Si."

Con un cenno mi rivolgevo ai miei due impiegati turchi, di cui uno si ficcava giù da prua, l'altro da poppa… Dai due Turchi venivano sospinti su i Greci, che spuntavano fuori dagli osteriggi come funghi. Si contava; centocinquanta, centottanta, duecentoquaranta…

"Come, come? Erano centocinquanta ed ora da dove son venuti fuori tutti questi altri?" Ed il Comandante imperterrito: "Ma noi avevamo contato solo gli uomini, non le donne ed i bambini" "Perché? Le donne e i bambini sono bestie?"

Poi, mentre visitavo questi duecentoquaranta… mandavo di nuovo a rovistar di sotto, per cercare i malati, sempre fatti nascondere nei luoghi più reconditi, malati magari di semplice influenza ma, per precauzione, sempre ben nascosti." [5]

Come spiegava più oltre Talarico, l'imbarco di passeggeri extra era dovuto ai comandanti, che si prendevano una bella tangente, di cui parte andava all'equipaggio, complice; e la tangente ammontava a cifre elevatissime quando si trattava d'un malato, al quale non sarebbe stato concesso dalle agenzie alcun passaggio per via delle regole di quarantena. La sosta quarantenaria poteva durare a lungo e faceva salire a dismisura i costi per gli armatori, costretti a tenere ferma la nave anche per quindici o venti giorni.

Il contrabbando di profughi, specie se malati, veniva fatto nei modi più disparati. Talarico dové affrontare con la pistola a portata di mano il comandante greco d'una vedetta militarizzata battente bandiera britannica, che, molto disinvoltamente, contrabbandava malati a prezzi esorbitanti profittando della spola giornaliera per i rifornimenti. In un'altra occasione, nonostante la marcata disapprovazione di alcuni ufficiali di marina greci, spedì al lazzaretto il trasporto greco *Adriaticòs*, che portava prigionieri turchi in condizioni miserevoli Il trasporto inglese *Kapurtala* fece finta di non vedere i segnali, approdò a Nagarà e cominciò a scaricare quanto doveva. Talarico lo seguì colla *G. 36*, lo colse sul fatto, l'obbligò alla visita, fece rapporto e scoprì poi che il comandante inglese – della riserva navale – l'aveva accusato all'Ammiragliato britannico d'avergli sparato una cannonata, perché la *G. 36* aveva un pezzo prodiero da 76.

Un piroscafo russo gli fece calare una cassa di parecchi chilogrammi di thé nella lancia per ringraziarlo del permesso di proseguire; la fece riportare su dai marinai con la più profonda costernazione dei suoi due impiegati civili imbarcati.

Il *Mikhail* gli arrivò con quattro morti e 98 malati a bordo, quasi tutti colpiti da tifo petecchiale.

Fermò la nave ospedale britannica *Gloucester Castle*, ci trovò un colonnello medico direttore il quale ammise d'avere quattro dissenterici, ma sostenne che per gli Inglesi non erano da considerarsi pericolosi e, alle obiezioni, insisté. Talarico allora "si mise a paratia", facendosi rilasciare una dichiarazione scritta specificante casi e diagnosi e, con quella in mano, li fece proseguire. Ovviamente dopo alcuni giorni gli giunse "*Un telegramma fulminante da Costantinopoli col quale il Generale Clouard mi chiedeva di spiegargli subito come mai avessi fatto passare quattro malati contagiosi gravi col Gloucester Castle senza essermene accorto. Mandai, raccomandata, la dichiarazione del Direttore della nave ospedale.. Non ebbi alcuna noia… ma da allora aprii meglio gli occhi e non mi fidai più di nessuno.*" [6] E nonostante tutto le sorprese continuarono, varie quanto l'inventiva umana. Un mercantile inglese, il cui capitano gli fu portato di peso a terra da due marinai completamente ubriaco, riportato sulla sua nave per attendere che smaltisse la sbornia prima di fargli passare la visita, se la squagliò in piena notte con a bordo quattro impiegati civili quarantenari turchi, sbarcandoli molto lontano Un caccia inglese classe "Flower" fece lo stesso di prima mattina, ma almeno senza portarsi via nessuno.

In un altro caso – l'unico che coinvolse una nave italiana, perché di solito erano tutte molto disciplinate, sia le militari che le civili – Talarico ebbe parecchie obiezioni da parte del Regio caccia *Medici*, di ritorno in una terribile bufera di neve dalla Russia Meridionale con dei profughi a bordo e il cui comandante, un capitano di corvetta, manifestò un certo disappunto. "*Gli mostrai le istruzioni, che portavo sempre con me.*

"Come si regolerebbe lei al mio posto?", gli chiesi. "Va bene dottore" mi disse alfine "che cosa bisogna fare?" "Trovare, e non le sarà difficile, uno meno scrupoloso e meno severo di me. Per fortuna ho il lazzaretto congesto e perciò la manderò a quello di Touzla ove il collega inglese sarà, certamente, più arrendevole" E spedii il Medici a Touzla." [7]

L'incontro col *Medici* però si verificò tardi, quando Talarico era al suo secondo turno, a Kavak. Ci fu mandato d'inverno, al ritorno dalla crociera del *Pisa* in Crimea. Si trovò da solo al posto dei due medici previsti e con responsabilità pure sul lazzaretto di Monastir-Aghzy, in quel momento ancora da allestire. Era la conseguenza del suo buon operato precedente. A Kavak era stato fino allora il capitano medico di complemento del Regio Esercito dottor Montella, residente a Costantinopoli e che aveva lavorato per l'amministrazione quarantenaria ottomana, il quale però aveva avuto un'altra destinazione, per cui i Francesi avevano chiesto di nuovo Talarico, che invece non se l'aspettava affatto Chiese ancora una volta d'evitare l'incarico e si sentì rispondere da de Grossi: "*Non posso negare ai Francesi quel che mi chiedono.*

Note

1 Talarico, Achille, *Scoglio e marosi – ricordi di un chirurgo soldato e marinaio d'Italia*, Milano, Le Settimane d'Italia, 1953, pagg. 200-229.

2 Orazio, *Satire*, Libro I, satira 1, verso 69.

3 Talarico , op. cit. pag. 202.

4 Idem, pag. 203.

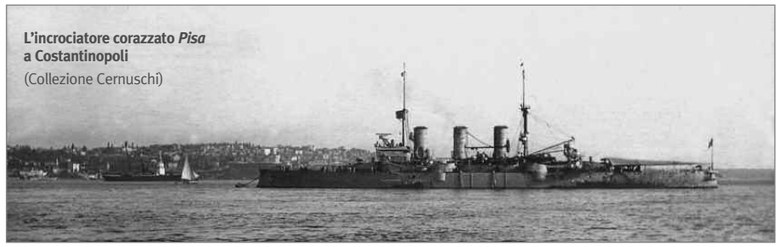
5 Op. cit., pag. 205.

6 Op. cit., pag. 209.

7 Op. cit., pag. 229.

Domani ella partirà con un Mas Elco messo a sua disposizione per recarsi a Kavak… non ho bisogno di farle raccomandazioni perché so che farà bene." [8]
Per l'abbordaggio e visita alle navi era disponibile un'imbarcazione a vapore turca con ponte e cabina protetta, utile col mare grosso. Col maltempo, il vento e il nevischio della zona l'Elco non serviva a nulla, per cui fu sostituito dal Regio rimorchiatore *Luni* del comandante Martinozzi. Neanche il *Luni* era molto utile per le visite, ma fu di grande aiuto durante l'inverno – inverno in cui a Kavak le temperature scesero fino a 17° sotto zero – a soccorso di navi in pericolo, o per dei salvataggi e dei rimorchi.
Aiutato da Montella, Talarico ottenne rapidamente dalla Commissione delle frontiere il materiale necessario per il costituendo lazzaretto, le cui infrastrutture trovò in stato d'abbandono. In poche settimane arrivarono le stufe di disinfezione, i mezzi per assicurare l'isolamento e poi medicine, disinfettanti, letti, coperte, biancheria e tutto il necessario, più un medico capo turco, sei medici sottordini di varie nazionalità, prevalentemente armeni, e un gran numero di infermieri uomini e donne, con cui il lazzaretto incominciò a funzionare. Furono allestite delle docce, ma, per la fretta, a venti a venti, in locali comuni, con separazione solo fra uomini e donne, allestendo due o tre locali per le donne e altrettanti per gli uomini.
Il medico militare interalleato di turno doveva dettare le condotta del lazzaretto seguendo le direttive della Commissione, controllarne l'esecuzione, vigilare sull'andamento del servizio, mantenere l'ordine e la disciplina e riferire alla Commissione. La prima cosa da fare, una volta a terra i passeggeri, era di mandarli alla doccia e poi alla visita. Mentre si lavavano, si disinfestava e disinfettava la nave con squadre di infermieri e operai specializzati, che comunque andavano sorvegliati; poi si passava alle visite mediche, per le quali – e spesso erano migliaia di arrivi in un giorno – dovevano bastare il medico militare, quello civile capo e i suoi sei sottordini.
L'attività sanitaria era più che pesante. Come scrisse Talarico: "*Il lavoro al lazzaretto era improbo: ogni piroscafo, proveniente da un porto infetto, doveva sbarcare tutti i passeggeri e l'equipaggio per sottoporre alla disinfezione le persone e gl'indumenti nonché, spesso, le masserizie, salvate a stento dai profughi all'atto dell'abbandono della propria terra.*
Bisognava vigilare su tutto e su tutti; impedire che la gente già disinfettata e ripulita si mescolasse a quella che era ancora in attesa e che cercava d'eludere, con ogni astuzia, anche la più accurata vigilanza. Bisognava impedire che il personale del lazzaretto rovinasse, durante le pratiche di disinfezione, le pellicce, gl'indumenti, le scarpe, impedire che sul cambio della moneta venissero fatti soprusi od imbrogli; vigilare a che i viveri ed i rifornimenti, in genere, non mancassero, né fossero dati a prezzi superiori a quelli prescritti dal calmiere, evitare che gl'infermieri o gl'impiegati, per danaro, si lasciassero corrompere, esimendo qualcuno dei passeggeri dalle noiose pratiche sanitarie ed infine vigilare affinché ai poveri ricoverati non mancassero le cure e l'assistenza necessaria.
Era una vita d'inferno! Dappertutto urla, proteste, reclami, ricorsi! Chi tentava di nascondere malattie e chi ne accusava di ogni genere per cercare di esimersi dagli obblighi imposti." [9]
Spesso si trovò davanti a delle mezze insurrezioni di passeggeri. In un caso, con un equipaggio spagnolo, fu costretto a chiedere ai Francesi di far intervenire il presidio senegalese colle armi in mano. "*Le donne erano le più temibili e non davano quartiere, specie le Russe che formavano, come niente, un comitato, riunivano persone, salivano su una sedia e ti piantavano un discorso! Una volta dovetti intervenire energicamente contro una di queste energumene che sobillava tutti gli altri spingendoli alla ribellione…*" [10]
Dopo averlo ripreso due volte, si trovò obbligato a fare rapporto contro il medico capo turco, che aveva commesso delle irregolarità a danno specialmente dei Greci e, dopo un sopralluogo del colonnello medico francese Radon e una regolare inchiesta, ne ottenne il trasferimento.
Se queste erano le sue difficoltà, si può immaginare cosa potesse accadere all'altro posto di controllo del Mar Nero, a Touzla, tenuto da un medico inglese, visto che il generale Fournial gli "… *mandava a Monastir-Aghzy navi che erano già passate per Touzla, per un "buon contropelo", come dicevamo noi.*" [11]
Talarico fu richiamato a Costantinopoli a metà marzo del 1920 e, senza documenti d'archivio, non è possibile sapere altro del lavoro svolto dai medici di Marina che gli succedettero. Possiamo però essere certi di due cose, che la situazione da affrontare non cambiò fino al 1923 e che il comportamento umano sarà sempre lo stesso, per cui i medici troveranno sempre l'ostacolo maggiore nell'irresponsabilità dei loro pazienti. Come ho detto prima "*mutato nomine de te fabula narratur.*" [12]

■■■



L'incrociatore corazzato *Pisa* a Costantinopoli
(Collezione Cernuschi)

Ciro Paoletti

Classe 1962, per tre anni ufficiale di fanteria, laureato in Scienze politiche a Roma, PhD a Parigi, è membro di cinque associazioni e istituti storici italiani e di quattro stranieri, siede nel consiglio scientifico di tre riviste estere, ha pubblicato oltre 440 lavori, fra cui 25 libri, in Italia e all'estero, ha avuto due premi in Italia e uno in America, ha collaborato con gli Uffici Storici d'Esercito, Marina ed Aeronautica dal 1995 al 2014, con la "Rivista Marittima" dal 1997 al 2013, con "Lega Navale" dal 2011, con "Marinai d'Italia" dal 2015.

Note

8 Op. cit., pag. 217.
9 Op. cit., pag. 221.
10 Ibidem.
11 Op. cit., pag. 229.
12 Orazio, *Satire*, Libro I, satira 1, verso 69.

Scoperto nel Mar Nero il relitto più vecchio del mondo

La nave dell'antica Grecia ha 2.400 anni, è lunga 23 metri ed è stata trovata a oltre 2 mila metri di profondità. L'eccezionale conservazione dovuta alla scarsità d'ossigeno e al particolare habitat.
Adagiato sui fondali del **Mar Nero** da 2.400 anni, praticamente intatto. È il **relitto** "integro" più antico mai ritrovato dall'uomo: un'imbarcazione usata per i commerci e originaria della Grecia classica scoperta da un team di **archeologi** guidati dal britannico Joe Adams nell'ambito di un entusiasmante programma di ricerca sottomarino denominato **Black Sea Maritime Archaeology Project**.
A darne un'anticipazione è stato il *Guardian*, in attesa della proiezione, al **British Museum**di Londra, di un documentario girato durante i lavori d'indagine. Il reperto, individuato a circa **2 mila metri** sotto il livello del mare – e destinato per il momento a restare lì – è completo di albero, timone e postazioni per gli addetti ai remi.
Il suo stato eccezionale di **conservazione** è dovuto alle condizioni di **scarsità d'ossigeno**a quella profondità, oltre che al particolare habitat di un bacino chiuso e preistorico come il Mar Nero.
«Una nave sopravvissuta **intatta** dall'epoca classica, a 2 chilometri di profondità, è qualcosa che non avrei mai creduto possibile vedere», ha raccontato al *Guardian* il professor Adams. «Si tratta di un ritrovamento che cambierà le nostre conoscenze e la nostra **compressione** delle attività di **cantieristica** e della **marineria** del **mondo antico**», ha aggiunto senza riuscire a nascondere l'emozione provata.
Per la datazione è stato eseguito anche un test al carbonio 14, affidato ai ricercatori dell'**università inglese di Southampton** che hanno potuto analizzare piccoli pezzi del relitto riportati in superficie. E anche questo esame ha confermato l'età stimata di circa 2.400 anni.

Il "Vaso delle sirene"

Un'indicazione che trova del resto un'ulteriore – e ancor più suggestiva – testimonianza nel disegno raffigurato su un vaso più o meno coevo, della collezione del British: il cosiddetto "**Vaso delle sirene**", in cui appare il profilo di un'imbarcazione, molto simile a quella posata sul fondo del Mar Nero, che si ritiene rappresenti la nave di **Ulisse** al momento dell'incontro con le Sirene narrato poeticamente da **Omero** nell'Odissea.
Adams ha comunque confermato che la "sua" nave di Ulisse non rivedrà per ora la luce. Riportarla in **superficie** – secondo le valutazioni dell'equipe che l'ha scoperta al culmine di un progetto sfociato anche nel

rinvenimento di vari altri preziosi relitti, da **navi romane** complete di **anfore** a **imbarcazioni cosacche** ai servizio degli zar russi del '600 – significherebbe distruggerla. Almeno, finché non avremo tecnologie in grado di proteggerla.

■■■

Intervista al comandante Cacace

A cura di **Luca Gersi** - Socio e Presidente del Gruppo di Savona

Estratto dalla biografia del Comandante Amedeo Cacace inserita sul volume "Marinai Savonesi" pubblicato nel 2007 in occasione del 50° Anniversario di Fondazione del Gruppo ANMI di Savona "Vanni Folco", riportiamo una intervista al Comandante Cacace che si è recentemente (22 marzo 2020) spento all'età di 101 anni nella sua casa di Savona ed ora riposa nella sua Sorrento

Il Comandante ci riceve nell'elegante salotto della sua casa all'ultimo piano di un edificio nella zona più alta della Città; dalle finestre si controlla il golfo ligure… quella distesa azzurra ... il filo conduttore della Sua vita.
Amedeo Cacace nasce a Sorrento il 2 febbraio 1919; nella cittadina frequenta le scuole dell'obbligo e, successivamente, il locale Istituto Tecnico Nautico "Nino Bixio", uscendone diplomato nel 1938 per il settore "coperta". In quel periodo si stavano addensando sull'Europa le nubi che avrebbero portato allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale. La Regia Marina stava perseguendo un notevole programma di potenziamento per il quale erano richiesti uomini e mezzi, e fu quasi "d'obbligo" per Amedeo fare domanda per l'ammissione ad uno dei Corsi per la nomina a Ufficiale di complemento. Arruolato come marinaio il 26 ottobre 1939, fu ammesso all'Accademia Navale di Livorno il successivo 1° novembre ed ottenne la nomina a Guardiamarina di complemento (Corpo di Stato Maggiore) il 7 giugno 1940. Il Comandante, con arguzia e senso della fatalità tutti partenopei, incomincia a raccontare i pochi giorni successivi al 7 giugno:

"Subito dopo la nomina a guardiamarina, per me e per tanti altri giovani ufficiali, iniziò l'attesa – quasi spasmodica – della destinazione: attesa destinata ad una breve durata perché ricevetti ben presto il telegramma "per lista imbarchi" in base al quale appresi che dovevo raggiungere il sommergibile Maggiore Baracca. *Era il 10 giugno 1940, e non fu questa l'unica volta in cui una data storica per l'Italia si incrociò con le mie personali vicende in Marina…"*

Nell'estate il *Baracca* ricevette l'ordine di trasferirsi in Atlantico alle dipendenze di Betasom, il "Comando Superiore delle Forze subacquee italiane in Atlantico", che sarebbe diventato pienamente operativo a Bordeaux dal settembre 1940. I ricordi affiorano dalla mente ...

"Ricordo i momenti, emozionanti, del passaggio in immersione dello stretto di Gibilterra … All'epoca la sorveglianza a/s britannica non era pressante e continua come sarebbe stata nei mesi successivi e, partiti dalla Spezia il 31 agosto, forzammo Gibilterra il 7 di settembre … Raggiungemmo subito la zona d'agguato cui eravamo stati destinati, a Nord-Ovest di Madera, ma non incontrammo alcun traffico. Il 1° ottobre, mentre già stavamo facendo rotta verso Bordeaux, venne avvistato un mercantile nemico di medio tonnellaggio. Fermatolo ed appreso che si stava dirigendo verso Belfast con un carico destinato all'Inghilterra, demmo tempo all'equipaggio di mettersi in salvo sulle scialuppe, dopodiché affondammo la nave a cannonate. Si trattava del mercantile greco Agios Nikolaos, *che venne affondato in posizione 40°N – 16°55'W …"*

Il *Baracca* rientrò a Betasom, dove Amedeo Cacace trovò il movimento che lo trasferiva nel teatro operativo del Mediterraneo; tuttavia, sono numerosi i ricordi delle due missioni in Atlantico:

"Ogni volta che uscivamo o entravamo dall'estuario della Gironde venivamo attaccati da velivoli britannici, e fummo sempre molto fortunati a non essere colpiti e affondati; questi momenti erano forse i più drammatici di ogni missione… La vita a bordo non era delle più facili, al fine di non intasare l'unico WC presente a bordo l'equipaggio utilizzava la coperta per l'espletamento delle proprie necessità "corporali" ma – se non altro – nella nostra permanenza all'esterno potevamo avvalerci di capi di abbigliamento pesanti forniti dagli alleati germanici… Infatti, eravamo stati destinati in Atlantico avendo in dotazione il normale vestiario previsto per le consuete missioni in Mediterraneo, e il freddo si era fatto sentire sin da subito durante la nostra prima navigazione oceanica. Al rientro da questa missione i tedeschi ci fornirono così di cappotti, impermeabili in tela cerata, maglioni ecc. che consentivano di proteggerci dal freddo durante il servizio in falsa torre e in coperta…"

Cacace imbarcò poi sul Smg *Zoea* il 2 febbraio 1941; il battello fu subito impiegato per il trasporto di rifornimenti verso il fronte dell'Africa settentrionale e ricorda ancora con orgoglio:

"Eravamo appena giunti a Bardia al termine di una missione di rifornimento nel maggio 1941 e l'equipaggio stava procedendo allo sbarco del carico, costituito da 80 tonnellate di benzina in fusti da 40 litri. All'improvviso, giunsero sottobordo allo Zoea *alcune autovetture "Horch" tedesche con le insegne del Deutsche Afrika Korps, e da queste discesero diversi ufficiali che indossavano la classica divisa khaki dei militari germanici destinati in Africa. Subito non facemmo caso alla presenza degli ufficiali, ma la nostra sorpresa fu grande quando a bordo si presentò il generale Erwin Rommel, comandante dell'Afrika Korps! Il generale Rommel, come ci disse l'interprete, aveva voluto venire personalmente a bordo dello Zoea per ringraziare l'equipaggio che aveva trasportato del prezioso combustibile, in assoluto il rifornimento più importante per i suoi reparti corazzati che, nella mobilità e nella rapida dislocazione sul fronte, avevano la loro arma vincente …"*

Alcune settimane dopo, durante una missione di rifornimento, lo *Zoea* abbatté, con le sole mitragliere di bordo, un quadrimotore "Sunderland" della RAF: fu questo uno dei pochi casi in cui un nostro sommergibile riuscì ad abbattere uno di questi micidiali idrovolanti utilizzati dai britannici per la caccia ai battelli dell'asse sia in Mediterraneo che in Atlantico. Nel successivo imbarco, il 3 novembre 1942, il *Cagni* affondò il mercantile britannico *Dagomba*. Sopravvissero 23 uomini ed a bordo si pensò di soccorrere i marinai britannici, stipati sulle scialuppe di salvataggio, a causa delle cattive condizioni meteorologiche.

Amedeo Cacace
Medaglia di Bronzo al Valor Militare
Sottotenente di Vascello

"Imbarcato su Sommergibile Oceanico che durante la lunga missione negli Oceani Atlantico ed Indiano affondava una grande Portaerei Ausiliaria attaccata all'interno delle Siluranti di scorta, recava all'efficienza dei servizi il contributo delle proprie elevate qualità militari e professionali e con la pronta e precisa esecuzione degli ordini assicurava il successo del vittorioso attacco".

Oceano Atlantico e Oceano Indiano,
29 giugno 1943 -2 gennaio 1944

Ricorda con semplicità il comandante Cacace:

"Portammo il Cagni *in emersione tra i detriti dell'affondamento, nelle vicinanze delle scialuppe di salvataggio. Facemmo comprendere, a gesti e a parole, le nostre intenzioni e, una volta affiancate le due scialuppe, passammo ai superstiti viveri, acqua, generi di conforto e anche una carta nautica ove segnammo la rotta che avrebbero dovuto seguire per raggiungere la costa più vicina. Si trattava di uomini come noi, e c'era solo da sperare che – se ci fossimo dovuti trovare nelle loro condizioni – ci potesse venire riservato il medesimo trattamento …"*

L'azione del *Cagni* trova riscontro in quella che è sempre stata una norma di comportamento degli equipaggi italiani; come non ricordare l'episodio del *Cappellini* e del leggendario comandante Todaro, che trasse in salvo i naufraghi del *Kabalo*. Il 29 novembre 1942, in navigazione verso il Capo di Buona Speranza, il *Cagni* attaccò ed affondò il piroscafo greco *Argo*. Questa crociera durò 136 giorni e fu quindi la più lunga navigazione di guerra di una nave militare italiana nel corso del secondo conflitto. Come riporta la storia ufficiale della Marina, *"… nel corso di questa missione … il* Cagni *diede prova di essere comandato ed equipaggiato da uomini di grande capacità professionale e di possedere un elevatissimo grado di efficienza; non ebbe infatti a lamentare avarie di alcun genere…"*. Al comando del C.F. Roselli Lorenzini, partì il 29 giugno 1943 da Bordeaux per la sua ultima missione che prevedeva raggiungesse Singapore per imbarcare un carico di metallo e fare rientro a "Betasom" in navigazione occulta, senza attività offensiva. Il 25 luglio 1943, nel Golfo di Guinea alle ore 01.45 locali, il *Cagni* avvistò un convoglio britannico. L'ufficiale di rotta (ovvero il STV Cacace) diresse con perizia il battello nella manovra di attacco al convoglio e due siluri giunsero a segno; l'unità gravemente danneggiata era l'*Asturias*. Per la perizia, il coraggio e la freddezza dimostrate nell'azione, Amedeo Cacace fu in seguito decorato con la Medaglia di Bronzo al V.M. Il nostro comandante però preferisce rimarcare che:

*"L'attacco all'*Asturias *ebbe luogo proprio il 25 luglio 1943, quando il Gran Consiglio del Fascismo depose il Capo del Governo dando*

avvio a quella drammatica serie di eventi che avrebbero portato all'8 settembre … Captammo difatti alla radio le trasmissioni provenienti dall'Italia che ci informavano su questo evento, ma tutti a bordo del Cagni *avevano fatto il loro dovere e avevano l'intenzione di continuare a farlo: certo, lo spirito dell'equipaggio era ben diverso da quello delle missioni precedenti, poiché da tempo sapevamo tutti che la guerra aveva preso una brutta china e poteva ormai essere considerata perduta. Ma lo spirito di corpo, l'attaccamento alla Regia Marina e l'amor di Patria ci consentivano di continuare le nostre attività e di portare avanti la nostra missione con abnegazione e senso del dovere …".*

Il 28 agosto 1943 il *Cagni* entrò nell'Oceano Indiano con rotta Singapore quando, l'8 settembre, ricevette la notizia dell'armistizio insieme alle istruzioni di raggiungere porti alleati diretti a tutte le navi italiane.

"Il comandante Roselli Lorenzini seppe gestire, al tempo stesso con 'democrazia' e fermezza, la situazione: alcuni uomini dell'equipaggio intendevano proseguire la navigazione, altri avrebbero preferito rientrare a Bordeaux… Alla fine il Comandante seppe convincere tutti che il nostro dovere era quello di eseguire gli ordini impartiti da S.M. il Re. Probabilmente aveva già capito che – solo così facendo – la Regia Marina poteva mantenere quanto più possibile intatte la sua forza e la sua credibilità, e ben presto tutti convennero con Roselli Lorenzini che questa era la via da seguire… Facemmo quindi rotta verso Durban (costa orientale del Sud-Africa), ed entrammo in quel porto alle 23.30 del 19 settembre 1943…".

I rapporti con le locali autorità britanniche non furono subito dei migliori: agli iniziali sospetto e diffidenza fecero seguito anche veri e propri atti di prevaricazione:

"Un giorno verso la fine di settembre alcuni ufficiali della Royal Navy salirono a bordo e cominciarono a impadronirsi di binocoli, sestanti, strumentazione varia e altri elementi dell'allestimento … Il comportamento di Roselli Lorenzini fu, come in tutte le altre occasioni, fermissimo ed esemplare: "sbarcò" senza tanti complimenti gli ufficiali della Royal Navy e comunicò al locale Comando britannico che era pronto anche ad autoaffondare immediatamente il Cagni *se simili episodi si fossero ripetuti. La durezza e la chiarezza con cui il nostro Comandante si rivolse agli inglesi consentirono di sbloccare ben presto la situazione e, dopo i primi di ottobre, l'equipaggio del* Cagni *(che viveva in condizioni disagiate a bordo del battello), fu trasferito a terra in un campo ove – con svariate comodità – erano alloggiati numerosi ufficiali della Marina britannica …"*

La situazione era mutata completamente, e gli italiani del *Cagni* seppero ben presto acquisire una posizione di "preminenza":

"Una volta giunti nel campo a terra, il personale di cucina del Cagni *avviò subito un "servizio mensa" che – con le non molte risorse disponibili – consentiva tuttavia di disporre di un "menù" ottimo e abbondante, secondo le migliori tradizioni della cucina italiana. La fama dei nostri cuochi fu anzi tale che gli ufficiali inglesi che alloggiavano insieme a noi facevano la fila (e pagavano regolarmente il conto…) pur di poter pranzare e cenare alla nostra mensa…"*

Il generale Rommel, secondo da sinistra, posa a bordo del R. Smg. *Zoea* con l'equipaggio
(Coll. A. Cacace, che nella foto è il primo a destra, via Maurizio Brescia e www.betasom.it)

Il *Cagni* dopo lavori nell'Arsenale di Durban, l'8 novembre 1943 iniziò la navigazione verso l'Italia e dopo il transito nel Canale di Suez giunse ad Haifa, ove l'equipaggio trascorse le festività natalizie. Il 4 gennaio 1944 a Taranto concluse una missione iniziata più di sei mesi prima a Bordeaux. Poche settimane dopo, Cacace si congedò dalla Regia Marina in seguito alle riduzioni di mezzi e personale. Prese servizio, sino al 1946, sul mercantile *Sfinge* impiegato nei porti dell'Italia meridionale. Dopo fece parte dei 50 equipaggi italiani inviati negli USA per prendere in carico i primi "Liberty" destinati all'Italia, in base al "Piano Marshall", per la ripresa dei traffici mercantili e per un certo tempo, navigò su una di queste unità sbarcando nel 1952. Sul finire del 1952 partecipò, vincendolo, al concorso presso il Corpo dei Piloti del Porto di Savona e dal 1953 al 1984 ne fece parte. Dal 1972 sino alla pensione, ricoprì l'incarico di Capo dei Piloti, meritando la stima di tutti gli operatori dello "shipping" nazionale per le sue doti professionali e di profonda umanità. Transitato alla forza "ausiliaria" della Marina Militare, Amedeo Cacace venne promosso più volte, sino al grado di Capitano di Fregata del Ruolo d'Onore del Corpo di Stato Maggiore; nel Suo medagliere spiccano la MBVM, 6 CGVM oltre al Distintivo d'Onore da Sommergibilista, le Campagne di Guerra ed altro.

Uno solo era il rammarico di Cacace, e le sue parole sono forse la migliore conclusione di queste note:

"Nel 1986, per il tramite dell'Ufficio Storico della Marina Militare, ricevetti la copia di una lettera inviata da un ex-marittimo inglese, Mr. David Mac Connell, imbarcato sull'Asturias all'epoca del siluramento da parte del Cagni *il 25 luglio 1943. Mr. Mac Connell richiedeva notizie sul sommergibile che aveva silurato la sua nave in Atlantico, e i responsabili dell'Ufficio Storico mi avevano inviato la lettera in quanto – già all'epoca – ero uno dei pochi ufficiali "superstiti" dell'equipaggio del* Cagni*… Ancora oggi sono veramente dispiaciuto di non aver avuto la possibilità di organizzare un incontro con questo ex-nemico che, prima di tutto, era un uomo e un marinaio come me e che, anche se su un fronte opposto al mio, aveva condiviso le mie medesime esperienze di mare e di guerra negli anni ormai lontani del secondo conflitto mondiale…"*

Emergenza Friuli

6 maggio/15 settembre 1976

Pier Angelo Salani - Consigliere Nazionale Toscana Settentrionale

Il Ponte degli Angeli

Il terremoto ha colpito e sconvolto gli animi; nuove pagine di dolore e di sofferenze fisiche e morali si aggiungano alla storia della gente di Torlano, frazione del comune di Nimis (UD,) che ha saputo sopportare la tragedia con rassegnazione ma con fermezza dando prova di dignità e maturità. Con le prime forti scosse del 6 maggio a Torlano, a causa della vicinanza delle montagne, si verifica una consistente caduta di enormi massi; gli abitanti sono terrorizzati, fuggono quindi nelle campagne, passando la notte all'addiaccio o chi poteva, nelle automobili. Per fortuna non ci sono state vittime; solo qualche ferito lieve.
Il primo a portare una parola di conforto alla gente che si era riversata lungo le strade in attesa dei primi soccorsi, è stato un giovane sacerdote: Don Ettore Malnati, che dopo qualche ora è tornato con la colonna dei volontari della "Misericordia" di Pescia da me coordinata. Abbiamo distribuito coperte e generi alimentari di prima necessità. Subito dopo abbiamo piantato il campo base con infermeria e magazzino. Sono state distribuite e montate le prime tende, mentre la terra continuava a tremare. Passato il primo spavento si è pensato di organizzarci costituendo due tendopoli per avere la gente riunita il più possibile e così facilitata nell'opera di distribuzione dei generi di soccorso: una tendopoli è stata pertanto piantata appena fuori l'abitato verso Nimis, l'altra a Sot Zuccon. Gli aiuti pervenuti da Pescia e Biella sono stati abbastanza rapidi, almeno per quanto riguarda Torlano. E avendo quasi tutti gli abitanti potuto recuperare, con il nostro aiuto, le masserizie dalle proprie abitazioni è stato in breve tempo possibile ristabilire una parvenza di vita civile; anche per i volontari della "Caritas" di Biella la tempestività con cui hanno operato è stato l'aspetto più rilevante che ha contribuito a far sentire meno sole le persone nella tragedia.
La vita nelle tende è stata dura, specialmente per gli anziani. Nel frattempo qualcuno aveva già iniziato i lavori di riparazione, ma il 15 settembre una nuova tremenda scossa ha finito di sconvolgere quel che era rimasto intatto. Storia che gli amici di Torlano hanno vissuto e sofferto, ma ciò che merita di essere ricordato è l'opera di assistenza che i volontari hanno fornito con tanta generosità, da ogni parte, ed in particolare lo slancio dei giovani che in questa occasione hanno dato una grande prova di solidarietà e carità cristiana; con l'aiuto materiale e la parola di conforto hanno saputo dare la forza di resistere e infondere la speranza per i giorni a seguire...
Questa tragedia sociale ci ha però dato modo di conoscere ed apprezzare quelle generose popolazioni ed in particolare i loro giovani, come ad esempio le due coppie di fidanzati Gigi e Silvia, Massimo e Donatella guidati da quell'angelo della carità che si chiama Walter Prima.
Indimenticabili, per me, sono stati tutti i volontari della "Misericordia" di Pescia che hanno vissuto per mesi nelle tende e con il loro fare scanzonato e il calore della solidarietà hanno reso meno amaro quei giorni difficili.

Messaggero - 30 aprile 2016

di Antonella Scarcella

Il racconto dopo quarant'anni: «Avevo nove anni, andavo a prendere l'acqua dagli alpini: non avevamo più niente».
Non aveva mai visto quella foto in cui cammina nella tendopoli di Torlano nel maggio 1976. Almeno non fino al 28 aprile scorso quando, dopo quarant'anni, sfogliando le pagine del "Messaggero Veneto", l'ha vista arrivare davanti ai suoi occhi. E con lei tante sensazioni apparentemente svanite.
Diana Rossi e la sua famiglia, per tutta l'estate del 1976, dopo aver perso la casa e quasi tutto quello che c'era dentro, vissero nella tendopoli di Torlano di Nimis. Diana, nove anni, indossa un vestitino a fiori, una collana e un sorriso. Mentre cammina nella tendopoli di Torlano, il sole brilla e indifferente riscalda il paesaggio spettrale di un Friuli ancora congelato dal terremoto. Attorno a lei, un campo minato di tende. Le nuove strade sono tra i prati, le finestre sono di plastica.
«Erano giorni difficili, non avevamo più niente. Gli alpini ci davano da bere e da mangiare: in quel momento stavo andando a prendere l'acqua con il secchio - racconta descrivendo la fotografia - mi avevano donato anche il vestito che avevo addosso. È stato emozionante riconoscermi nella foto».
Diana quei momenti interminabili del 6 maggio 1976 li ricorda ancora bene. Lei e sua sorella, un po' più grande, erano a casa da sole perché gli altri quattro fratelli e i genitori erano fuori. Impaurite e non così consapevoli scapparono in fretta e si riversarono per strada, dove ad abbracciarle c'erano i vicini di casa e gli amici del posto. Il privilegio di vivere in un paesino di provincia è quello di conoscere tutti e così, anche se ritrovarono i propri familiari solo qualche ora dopo, riuscirono a tranquillizzarsi e a placare la paura.
«Il boato di quella sera lo terrò dentro per sempre - continua - ancora oggi si insinua nella mia vita e mi spaventa confondendosi tra i rumori quotidiani, nei portoni chiusi con un po' più di forza. Dopo quarant'anni a volte provo ancora paura - sospira - poi mi focalizzo sui ricordi positivi, su tutto quello che di bello quel terremoto mi ha donato».
Dal lato dei ricordi felici, nella memoria di Diana un posto speciale è riservato a una scatola venuta da lontano. È un pacchetto pieno di giocattoli che ricevette da due bambini toscani, Simona e Simone Rossellini. Loro dentro ci avevano messo una lettera e un po' di bambole. Lei ci trovò un mondo intero, ancora capace di farla sorridere.

La chiesa di Torlano

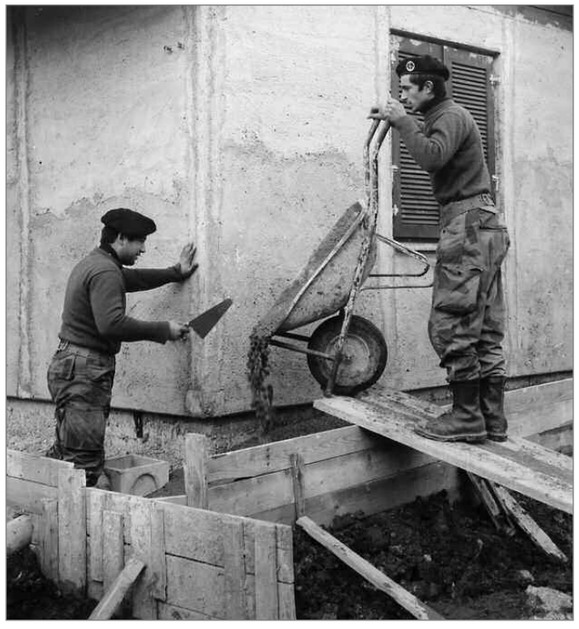
«Con i fratelli Rossellini ci siamo scambiati lettere per anni - racconta Diana - per un po' di tempo ho conservato quei giochi, poi i traslochi hanno selezionato i ricordi ma non dimenticherò mai il significato di quel regalo. Avevo nove anni nel 1976, sono stata fortunata. Mi ha salvata la mia spensieratezza», conclude.

L'ex sindaco di Nimis: «Andavamo dietro agli alberi per evitare i massi della Bernadia»

Giovanni Mattiuzza, primo cittadino nell'anno del terremoto, ricorda il terrore delle frane a Ramandolo: «In piazza vidi un'onda apocalittica, le case erano tutte distrutte. A Nimis quella sera sembrava l'Apocalisse. E a Ramandolo, anche nei giorni successivi, la gente si nascondeva dietro agli alberi per schivare i massi che cadevano dal monte Bernadia».
Le parole dell'ex-sindaco, rimasto in carica dal 1973 al 1990, riassumono l'immagine che il primo cittadino si trovò di fronte quando uscì dalla sala giunta dove avvertì la prima scossa e, a differenza di qualche collega, minimizzò.
«In piazza allestivano i chioschi per la festa del vino in programma la domenica successiva, vidi un'onda apocalittica» continua Mattiuzza ricordando il terrore di quei momenti quando il pensiero di tutti gli assessori andò alle famiglie. Una corsa a casa e poi di nuovo in municipio, fu una notte di apprensione.

La piccola Diana Rossi al tempo del terremoto del Friuli

Il sindaco Giovanni Mattiuzza e l'on. Zamberletti



«Contattai la prefettura, "controllate, sorvegliate, aspettiamo" fu la risposta». E così, non avendo morti e feriti gravi, agli amministratori di Nimis non restò molto da fare se non tranquillizzare la gente preoccupata per le notizie che rimbalzavano dalla zona terremotata. Alle prime luci dell'alba i segni della distruzione erano sotto gli occhi di tutti. Molte le case crollate, altrettante quelle sventrate. Le famiglie cercavano i segni del loro passato tra i cumuli delle macerie. Iniziò il giro di ricognizione. Da Chialminis il sindaco si spostò a Torlano, Valle Montana, Monte Prato e Cergneu.
Il peggio lo vide a Ramandolo. «Oltre al terremoto c'era il problema degli enormi massi che continuavano a cadere dal monte Bernadia. La strada era piena di sassi - continua l'ex-sindaco -, e anche noi arrivammo a fatica. In una casa un masso era arrivato in bagno. C'era un rumore assordante, i massi creavano un senso di panico che solo chi era lì può capire».
Ramandolo era e resta terra di vigneti. Risolvere il problema delle frane era urgente: «Dal punto di vista geologico le condizioni erano favorevoli e ci consentirono di ricostruire le case dov'erano. Dovevamo salvaguardare l'ambiente, non potevamo permetterci di

perdere i vigneti. Tutelammo le case e le strade installando i paramassi». Gli interventi di consolidamento interessarono anche la zona di Torlano dove le frane compromettevano la stabilità del ponte. A Faedis i danni erano ingenti. Le case andate a fuoco durante la guerra (il paese era stato incendiato dai cosacchi) si erano sbriciolate. «La gente aveva ricostruito recuperando anche alcuni parti delle murature incendiate e con il terremoto crollarono». Il sindaco prese atto di tutto ciò e si recò nella caserma dei carabinieri a Tarcento, dagli uomini dell'Arma volle sapere come era stata organizzata la macchina dei soccorsi. Nel pomeriggio l'Esercito mise a disposizione anche del comune di Nimis un capitano incaricato di coordinare gli aiuti.
A rendere tutto più difficile fu la pioggia che, in quell'estate, continuava a cadere copiosa. «Il Comune acquistò rotoli e rotoli di teli di plastica e li distribuì nel piazzale davanti al municipio. Lo facevamo valutando la necessità delle famiglie. Quella - aggiunge Mattiuzza - fu la prima azione di pronto soccorso dopo il terremoto. Era indispensabile aiutare le famiglie a coprire ciò che restava nelle loro case».
Le tende non arrivarono subito a Nimis. «Nei giorni immediatamente successivi al 6 maggio, la gente dormiva ancora nelle auto o sui pianali dei trattori, all'aperto». Fu un'apposita commissione a stabilire a chi assegnare le tende. Qualche mese dopo lo stesso procedimento fu adottato per l'assegnazione dei prefabbricati realizzati dal commissario speciale, Giuseppe Zamberletti, sui terreni espropriati dal Comune prima ancora che la Regione approvasse le norme. «Utilizzammo la cosiddetta *legge Napoli* che consentiva agli Enti di espropriare le aree, qualcuno si oppose, ma nessuno presentò ricorso» puntualizza l'ex-sindaco ricordando che il cantiere venne affidato dal commissario all'impresa che lavorava sull'autostrada.
Il contenzioso, invece, non mancò tra Mattiuzza e Zamberletti. «Mi aveva promesso un tipo di prefabbricato che non era quello che avevo ricevuto - racconta l'ex-sindaco -, rassegnai le dimissioni, scoppiò un caso, e alcune ore dopo ci furono consegnate le casette giuste».

Quando tutto sembrava avviarsi verso la normalità, arrivò la scossa di settembre che costrinse la gente a trasferirsi nelle località balneari. Il terremoto di settembre spazzò via anche le ristrutturazioni già completate con la legge regionale n°17 e aprì le porte alla filosofia antisismica. Seguirono le approvazioni dei piani particolareggiati per ricostruire le frazioni dov'erano.

I Cacciatorpediniere classe Navigatori
1929-1954

Nicola Sarto - già Delegato Regionale Liguria - Socio del Gruppo di La Spezia

L'argomento che tratteremo riveste due aspetti a noi molto vicini quali Marinai d'Italia:
- ricordare ed onorare una Classe di 12 Unità della Regia Marina che, nel corso del secondo conflitto mondiale,operarono senza risparmiarsi: ne sopravvisse una sola;
- richiamare alla nostra attenzione 12 grandi Marinai Italiani che, al servizio di Stati Europei, al tempo politicamente già consolidati, scoprirono nuove terre e nuove vie di navigazione e commercio; quindi contribuirono sicuramente alla promozione ed al consolidamento dell'Europa nel suo complesso.

I Cacciatorpediniere della Regia Marina Anni '20

Con l'entrata in linea delle grandi Unità Navali i Cacciatorpediniere erano stati concepiti per il compito di fornire alle medesime difesa da attacchi sotto costa, operati dalle Torpediniere, piccole Unità minori lanciasiluri. I compiti dei Cacciatorpediniere si estesero poi anche alla scorta dei convogli mercantili, contro gli attacchi dei Sommergibili.
Dal 1922 la Regia Marina si impegnò a rinnovare la propria linea dei Cacciatorpediniere, in base alle nuove soluzioni tecniche disponibili ed all'esperienza acquisita durante il 1°conflitto mondiale appena concluso. Il traguardo che si intendeva conseguire consisteva in: Unità sulle 1.500 T. - armata di cannoni da 120 mm. - lanciasiluri da 533 mm. - velocità sui 35 nodi - autonomia 2.500 mg. a 14 nodi.
Ne risultarono, ed entrarono in servizio:
Classe:SELLA - 1922 - 4 Unità - 1.300 T.;
Classe SAURO - 1924 - 4 Unità -1.500 T.

Alle prove in mare prima della consegna le Unità manifestarono difetti di tenuta al mare, anche in relazione al limitato tonnellaggio rispetto ai maggiori pesi delle armi ed attrezzature imbarcate.
Seguì la Classe Turbine - 1925 - 8 Unità - 1.800 T.. Anch'essa si dimostrò poco adeguata in fatto di tenuta al mare: il difetto stava diventando endemico per i nostri Cacciatorpediniere.
Anche a fronte di quanto attuato presso altre importanti Marine, nel 1927 si impose la scelta per Unità di tonnellaggio maggiore. In quattro Cantieri nazionali vennero impostate complessivamente 12 Unità da 2.600 T., la Classe Navigatori: nel corso di un successivo ammodernamento, che avverrà dopo circa 10 anni, le tonnellate salirono a 2.900. Tenuto conto delle loro maggiori evidenti possibilità, le Unità vennero al tempo classificate Esploratori", nonostante che il mezzo aereo avesse al tempo già fortemente contenuto le necessità di esplorazioni navali. Con questi Esploratori la Regia Marina aveva individuato il compromesso (possibilità operative - armi imbarcate - tonnellaggio) più idoneo per il futuro Cacciatorpediniere. Con felice scelta vennero conferiti ai 12 Esploratori i nominativi dei 12 illustri Navigatori italiani che operarono tra il 1200 ed il 1500.

I Navigatori alla consegna

Le dodici Unità vennero impostate nei seguenti Cantieri Nazionali da luglio '27 e consegnate da novembre '29 a maggio'31:
- Ansaldo Genova, *Tarigo - Malocello*;
- Odero Sestri Ponente, *Vivaldi - Usodimare*;
- Tirreno Riva Trigoso, *Pancaldo -Da Noli*;
- C.N.R. Ancona, *Pessagno - Da Recco*;
- Quarnaro Fiume, *Zeno - Da Verrazzano - Da Mosto - Pigafetta*.

La Divisione Navigatori a Livorno
(collez. ANMI - Fondo Miccoli)

Completate in circa quattro anni, un tempo non breve. Da tener conto che, in esito alle prove, furono apportate su tutte notevoli modifiche strutturali, completate prima della consegna.

Caratteristiche principali
Dislocamento 2.600 T.;
lunghezza 107,3 m. - larghezza 10,2 m. - immersione 3,6 m.;
potenza 50.000 HP - 4 caldaie, 2 turboriduttori, 2 eliche.
Apparato motore ripartito in 4 distinti locali, nuova e più efficace soluzione;
velocità massima 38 nodi - autonomia 3.800 mg. a 18 nodi;
armamento: 3 impianti binati da 120/50 - 2 mitragliere da 40/70 e 4 mitragliere da 13,6 mm - 6 tubi lanciasiluri da 533 mm in due impianti trinati;
possibilità di imbarco sino a 50 mine, per posa sbarramenti;
Equipaggio: 9 Ufficiali - 164 Sottufficiali/Marinai.

Modifiche apportate all'atto della consegna

Le prove in mare pre-consegna misero in luce critiche condizioni di stabilità di piattaforma (non di tenuta al mare). Di conseguenza fu provveduto, con comprensibile urgenza, ad immediate modifiche che riguardarono:
- abbassamento dei due fumaioli;

I "Motti" assegnati ai Navigatori

All'epoca della costruzione enfasi e retorica erano molto alla moda! Si ritiene interessante riportare origine e motti assegnati alle dodici Unità. Sei motti furono tratti dagli scritti di Gabriele D'Annunzio:

Tarigo
A VOGA ARRANCATA A SPADA TRATTA
dalla "Canzone del sangue", dedicata alle glorie genovesi

Pancaldo
D'AQUILA PENNE UGNE DI LEONESSA
dalle "Canzoni della gesta d'oltremare"

Da Noli
PRENDIMI TECO A L'ULTIMA FORTUNA
da "La Nave"

Vivaldi
CON LA PRORA DIRITTA A GLORIA E MORTE
da "La notte di Caprera"

Zeno
PIÙ OLTRE
da "Canzoni della gesta d'oltremare"

Da Mosto
IN OGNI RISCHIO E CON OGNI ARME
da "Canzoni della gesta d'oltremare"

I successivi sei:

Usodimare
NAVIGARE NECESSE
dalla frase "navigare necesse est, vivere non necesse"
proferita da Pompeo ad alcuni piloti che, dovendo trasportare il grano dalla Sicilia a Roma, esitavano a causa del mare cattivo

Maloncello
IMPEDIMENTO NON MI PIEGA
di ispirazione da Leonardo da Vinci

Pessagno
SUPERARE E SUPERARSI

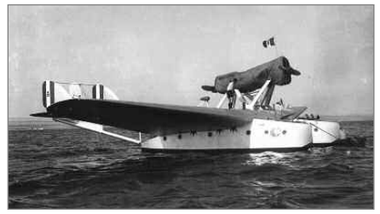
Da Recco
ARDISCI E VINCI

Da Verazzano
ULTRA TERMINOS AUSUS - AUDACE OLTRE OGNI LIMITE
Dal bassorilievo del Monumento eretto al Navigatore a Greve, Città di origine della famiglia

Pigafetta
L'ONORE PIÙ CHE LA VITA

- sostituzione dell'albero a tripode con altro di dimensioni più contenute;
- eliminazione di un livello della plancia/sovrastruttura prodiera;
- sostituzione dei due lanciasiluri trinati con altrettanti dello stesso calibro ma binati;
- riduzione delle dotazioni nafta per circa 120 T., eliminando i depositi posti sopra la linea di galleggiamento;
- rinforzo del fasciame di poppa;
- riduzione di due tubi lanciasiluri su sei;
- autonomia ridotta a 3.100 miglia (da 3.800) a 15 nodi.

La stabilità di piattaforma delle Unità venne assicurata ad un livello accettabile, a spese di un minore potere offensivo ed una minore autonomia. Migliorò decisamente l'assetto estetico delle Unità.
L'impiego successivo, anche nel corso di prolungate navigazioni oceaniche, confermò la validità del progetto e la idoneità delle modifiche apportate.



Da sinistra a destra:

Il *Malocello* al varo
Il *Pigafetta* dopo gli interventi pre-consegna
Idrovolante S.55 – anno 1930
Il *Pancaldo* nel 1932
Il *Pessagno*, 1938 dopo l'ammodernamento

Dicembre 1930. La prima Missione per i Navigatori

Nel 1930 il Generale di Squadra Aerea Italo Balbo organizzò per la Regia Aeronautica un'impresa molto prestigiosa: la Crociera Aerea "Italia-Brasile", con 14 Idrovolanti tipo S. 55, ciascuno con Equipaggio di 4 piloti/specialisti.
La Crociera, al comando dello stesso Balbo, partì da Orbetello (Base degli Idrovolanti) il 17 dicembre 1930 e si concluse a Rio de Janeiro il 15 gennaio 1931, dopo un percorso di 10.400 Km..

Tappe della Crociera:
Orbetello - Los Alcazares (Spagna) - Kenitra (Marocco) - Villa Cisneros (Marocco) – Bolama (Guinea) - Natal (Brasile) - Bahia (Brasile) - Rio de Janeiro.
Tappa più lunga "Bolama - Natal, 3.000 Km." (traversata dell'Atlantico), autonomia massima dell'S 55: 3.500 Km..
Tutto il personale tornò in Italia con il Transatlantico *Conte Rosso*, mentre gli Idrovolanti rimasero in Brasile acquistati dal Governo Brasiliano.

Caratteristiche degli S. 55:
lunghezza 16 m. - altezza 5m. - apertura alare 24 m. - superficie alare 93 mq. - v.crociera 165 Km/h. - autonomia 3.500 Km..
Come richiesto la Regia Marina collaborò al sostegno dell'impresa con otto Esploratori appena consegnati.

Organizzati in tre distinti Gruppi, avevano i compiti:
1° Gruppo
Da Recco - Tarigo - Vivaldi, Base alle Isole Canarie, controllo ed eventuali interventi di assistenza nell'Atlantico Centrale;
2° Gruppo
Da Noli - Malocello - Pancaldo, Base a Pernarbuco (Brasile), controllo delle Coste Americane del Sud Atlantico;
3° Gruppo
Pessagno - Usodimare, Base alle Isole Canarie, controllo delle Coste Africane.

La Crociera si svolse con pieno successo e limitati incidenti.
Due aerei si persero a Bolama, nel decollo a pieno carico per la tappa transatlantica, con la scomparsa dell'intero Equipaggio di un aereo e di un motorista del secondo aereo.
Un terzo aereo, nel corso della medesima tappa, ammarò per guasto al radiatore; soccorso e rimorchiato dal *Pessagno* si danneggiò ed affondò in seguito alle cattive condizioni del mare. Mentre un quarto ammarrò per avaria al radiatore, riparata dall'Equipaggio riuscì a ripartire ed a raggiungere la formazione a Natal.
15 gennaio 1931, al mattino partenza per l'ultima tappa Bahia - Rio de Janeiro di 1.350 Km.; alle 17 locali undici Idrovolanti, sui quattordici partiti da Orbetello, iniziano la fase di ammarraggio nella splendida Baia di Rio; una folla enorme assisteva all'evento.
Contemporaneamente entravano nella Baia, su due file affiancate, gli 8 Navigatori della Regia Marina: la loro prima missione era stata brillantemente assolta.
Sei Unità rientrarono a Gaeta il 18 marzo 1931; *Da Recco* e *Vivaldi* a La Spezia il 17 maggio successivo. Avevano lasciato i porti italiani a dicembre 1930: fu una bella prova di efficienza.

Anno 1938. Interventi di ammodernamento

Anno 1938, mediamente nove anni dalla consegna.
Viste le positive qualità dimostrate nell'impiego e la ancora notevole potenzialità intrinseca, viene deciso di sottoporre l'intera "Classe" a lavori di ammodernamento.
I lavori, programmati da ottobre '38 ad agosto '40, prevedono:
- totale revisione dell'apparato motore;
- sostituzione della prora con altra arquata e prolungata, nuova lunghezza delle Unità m.109,1 (iniziale 107,3);
- allargamento dello scafo di circa 1 m., nuova larghezza m.11,2 (iniziale 10,2);
- aumento della capacità dei depositi di nafta per oltre 120 T..

Di conseguenza:
- il dislocamento delle Unità sale da 2.600 T. a 2.900 T.;
- la velocità massima scende da 38 nodi a 28 nodi;
- l'autonomia aumenta da 3.800 mg a circa 5.000 mg. a 18 nodi,;
- stabilità e tenuta al mare rientrarono in limiti di piena accettabilità,
- vennero ripristinati i due impianti lanciasiluri da 533 mm (sostituiti con i binati alla consegna) ed aumentato calibro e numero delle mitragliere leggere antiaeree;
- migliorò ulteriormente l'aspetto generale estetico.

In conclusione i lavori resero queste Unità le migliori"di scorta" disponibili per la Regia Marina nel corso del secondo conflitto mondiale.
Il 5 settembre 1938 le Unità furono riclassificate "Cacciatorpediniere".
In esito all'entrata in guerra dell'Italia, a giugno 1940, *Da Recco* ed *Usodimare* vennero esclusi dal programma di ristrutturazione.

Sintesi sulle attività svolte nel corso del 2° Conflitto Mondiale

I Navigatori svolsero una delle attività più intense e logoranti. All'inizio impiegate in compiti di Squadra, vennero presto assegnati a quelli gravosi delle scorte ai convogli; furono tra i protagonisti della ininterrotta (1940-'43) Battaglia dei Convogli. Sino all'8 settembre 1943 andarono perdute ben undici Unità: restò solo il *Da Recco*, impiegato sino al 1954.
Di seguito un cenno sintetico sull'impegno di ciascuna, elenco in ordine di perdita:
Tarigo - Affondato in combattimento nell'aprile 1941, prima di perdersi riuscì a silurare ed affondare un C.T. inglese. Compiute 30 missioni di guerra per circa 18.000 miglia. Il Comandante, C.F. De Cristofaro, fu insignito di M.O.V.M. alla Memoria.

Da Mosto - Affondato in combattimento nel dicembre 1941, contro formazione inglese. Perse 138 uomini dell'Equipaggio, ai naufraghi le Unità inglesi resero gli onori. Il comandante C.F. Dell'Anno fu insignito di M.O.V.M. alla Memoria. Compiute 79 missioni per circa 23.500 miglia.

Pessagno - Affondato a maggio 1942 da Sommergibile inglese nel corso di una scorta; solo 86 i superstiti. Compiute 135 Missioni per circa 52.500 miglia.

Usodimare - Affondato per errore dal Sommergibile italiano *Alagi*, a giugno 1942, durante una scorta: 38 i membri dell'Equipaggio scomparsi in mare. Compiute 113 missioni per circa 42.000 miglia.

Da Verrazzano - Affondato da Sommergibile inglese, ottobre 1942, nel corso di scorta. Compiute 148 missioni per circa 42.700 miglia.

Malocello - Affondato a marzo 1943 per urto contro mina. Oltre alle missioni di scorta aveva partecipato agli scontri di Punta Stilo (1940) e Pantelleria (1942); lo Stendardo dell'Unità fu decorato di M.A.V.M.. Compiute 149 missioni per circa 61.700 miglia.

Pancaldo - Dopo aver partecipato allo scontro di Punta Stilo (1940), venne affondato nella Base di Augusta (1940) da aerosilurante inglese. Recuperato e tornato in linea a dicembre 1942 fu riaffondato nell'aprile 1943, durante una missione di trasporto veloce: attaccato da formazione di Cacciabombardieri anglo-americani. Perirono 124 uomini dell'Equipaggio. Compiute 13 missioni per circa 6.700 miglia.

Zeno - Dopo intensa attività, essendo ai grandi lavori presso l'Arsenale della Spezia, l'8 settembre 1943 fu sabotato, secondo le direttive ricevute per impedirne la cattura, da parte dell'Equipaggio. Compiute in precedenza 182 missioni per circa 57.800 miglia.

Da Noli - Affondato il 9 settembre 1943, per urto contro mina, dopo azione nelle Bocche di Bonifacio contro piccole Unità e batterie costiere tedesche in Corsica. Compiute 208 missioni per circa 70.500 miglia.

Vivaldi - Gravemente danneggiato il 10 settembre 1943, a ponente dell'Asinara, dopo uno scontro con batterie costiere ed aerei tedeschi: 60 i caduti dell'Equipaggio. Per renderne sicuro l'affondamento restarono volontariamente a bordo, e perirono il Capitano di Corvetta Cavriani ed il Capo meccanico Virginio Fasan, entrambi M.O.V.M. alla Memoria. Aveva compiuto 155 missioni per circa 60.000 miglia, partecipando anche agli scontri di Punta Stilo (1940) e Pantelleria (1942). Lo Stendardo dell'Unità fu decorato con M.A.V.M..

Pigafetta - Ininterrottamente impiegato dal giugno '40 all'aprile '43, danneggiato a Tunisi da bombardamento aereo nell'aprile '43, venne inviato per un ciclo di lavori presso i Cantieri di Fiume. L'8 settembre '43 venne sabotato dall'Equipaggio onde impedirne la cattura da parte tedesca. Successivamente rimesso in efficenza, fu incorporato nella Marina tedesca ed effettuò attività bellica in Alto Adriatico contrassegnato dalla sigla T.A. 44. Affondato a seguito di bombardamento aereo nel Porto di Trieste il 17 febbraio 1945. Prima dell'invio ai lavori (aprile '43) aveva compiuto 213 missioni per circa 70.500 miglia (una media di 6 missioni ogni mese).

Da Recco - Unico sopravvissuto al conflitto. Ininterrottamente impiegato fu protagonista di un furioso scontro navale, il 2 dicembre 1942, presso il Banco Skerki, con incrociatori e CC.TT. inglesi. Successivamente in Arsenale a Taranto per le riparazioni sino a giugno 1943. Al comandante C.V. Aldo Cocchia venne conferita la M.O.V.M.. L'8 settembre '43 trovò il *Da Recco* a Taranto; aveva compiuto 176 missioni per circa 68.000 miglia. Durante la "cobelligeranza" '43-'45 continuò in compiti di scorta sino a maggio 1945. Radiato a luglio 1954 dopo 24 anni di servizio.

Considerazioni conclusive

La Regia Marina assicurò sempre il flusso dei rifornimenti alle truppe italo-tedesche combattenti sui territori della Grecia/Egeo; nonchè del Nord Africa sino al 12 maggio 1943 data alla quale le forze anglo-americane conquistarono Tunisi e Biserta: fu la Battaglia dei Convogli.
Nella "Battaglia" i Navigatori si dimostrarono certamente quali epici partecipanti, operando ovunque con tenacia ed onore e pesante contributo di vite umane.
Compirono complessivamente 1.600 missioni di guerra; si persero in combattimento sette Unità, altre quattro nelle vicende connesse con l'esecuzione degli ordini emanati all'atto dell'Armistizio l'8 settembre 1943:*Da Noli* e *Vivaldi* in combattimento contro i Tedeschi, *Pigafetta* e *Zeno* (non pronti in quanto ai lavori) sabotati dagli Equipaggi per evitarne l'utilizzo. Restò in linea il solo *Da Recco*.
Noi, "Marinai d'Italia", li ricordiamo con orgoglio ed ammirazione.

Giornata della Marina

10 giugno 2020

BISCEGLIE

Con la collaborazione dell'Ufficio Marittimo di Bisceglie il Gruppo ha celebrato e festeggiato l'appartenenza alla famiglia marinara ricordando, con la cerimonia dell'alzabandiera al monumento ai Marinai d'Italia, gli eroici marinai che hanno sacrificato la propria vita per obbedire alle sacre leggi della Patria. Tra i soci presenti, il nocchiere di porto sottocapo di seconda classe Di Cagno e il sindaco della città, avv. Angelantonio Angarano. Dopo l'alzabandiera e gli onori ai Caduti in mare il presidente del collegio sindacale, Vincenzo Di Bitonto, ha recitato la preghiera del marinaio.

BOLOGNA

Il Gruppo ha svolto l'alzabandiera al Giardino Marinai d'Italia.

CASTELLAMMARE DI STABIA

Il Gruppo ha celebrato la Giornata della Marina Militare secondo le indicazioni della P.N.. La cerimonia, breve e sobria, è iniziata con un corteo che si è prima recato alla sede comunale per incontrare il Sindaco della città e, con lui, ha raggiunto il monumento "Stabia al Marinaio" per deporre una corona di alloro. Il presidente Aldo Verdoliva ha recitato la preghiera del marinaio e il socio onorario, contrammiraglio (r) Pio Forlani, ha letto il messaggio dell'ammiraglio di squadra (r) Paolo Pagnottella, Presidente Nazionale. Dinnanzi ai presenti il sindaco, ing. Gaetano Cimmino, ha riaffermato la vicinanza dell'Amministrazione comunale al Gruppo e l'impegno per la sede sociale ancora in allestimento. Il socio Antonio Cimmino ha annunciato che nella sede sarà costituita una biblioteca di Marina per studenti e cultori della materia, con decine di libri donati dalla vedova dell'ammiraglio Franco Papili e altre pubblicazioni.

CROTONE

Un 10 giugno storico per il Gruppo: per la prima volta il consueto alzabandiera si è svolto con i partecipanti che indossavano la mascherina di protezione dal coronavirus. La cerimonia ha avuto luogo in piazza Marinai d'Italia al cospetto del monumento ai Caduti del Mare crotonesi della guerra 1940-45. Erano presenti il presidente Vito Michele De Caro e il Comandante della locale Capitaneria di porto-Guardia Costiera, tenente di vascello Giovanni Greco.

IMPERIA

La celebrazione è stata organizzata dalla Capitaneria di porto-Guardia Costiera in collaborazione con il Gruppo. In ottemperanza alle disposizioni per l'emergenza sanitaria da "Covid-19", la cerimonia ha avuto come unico partecipante esterno il prefetto di Imperia, dott. Alberto Intini, ed è stata ridotta a pochi rappresentanti della locale Capitaneria di porto- Guardia Costiera e del Gruppo. Un socio e un marinaio hanno deposto la corona, offerta dal Gruppo, al monumento ai Caduti del Mare e, dopo le note del "silenzio" e gli onori ai caduti, un Ufficiale ha recitato la preghiera del marinaio. Sebbene limitata, la cerimonia è stata molto sentita e ha ricevuto gli apprezzamenti del Prefetto.

Il presidente del Gruppo Guido Ferraro, il Prefetto, il Comandante della Capitaneria di porto-Guardia Costiera di Imperia, capitano di fregata (CP) Giuseppe Semeraro, e il tenente di vascello (CP) Giorgio Domenico Coppola, rendono gli onori al monumento ai Caduti del Mare

SALUZZO

Nel rispetto delle norme per l'emergenza sanitaria da "Covid-19", il Gruppo ha organizzato una cerimonia in forma ristretta al monumento ai Caduti del Mare: alzabandiera, deposizione di una corona d'alloro, onore ai Caduti da parte del presidente Gianmario Cane e del presidente onorario Michelangelo Ghione; infine la preghiera del marinaio letta dal socio Renzo Scarano. Hanno partecipato i Consiglieri del Gruppo, la madrina signora Ersilia Ghione e la consorte del presidente, signora Lina Cane.

VICENZA

Sul pennone di piazza dei Signori, centro storico di Vicenza, nel rispetto delle regole per l'emergenza sanitaria da "Covid-19", anche quest'anno è stato eseguito l'alzabandiera.
L'emozione è stata grande per il momento particolare e perché questi simboli richiamano ricordi, senso di appartenenza a una comunità di persone per bene, di marinai attaccati all'amor di Patria e ai valori che la bandiera della Marina Militare rappresenta. In considerazione del fatto che il Gruppo, a causa del coronavirus, ha dovuto rinunciare a tante occasioni d'incontri, i soci si sono detti: facciamo almeno l'alzabandiera! E così è stato. Con la rappresentanza del Gruppo era presente il sindaco dott. Francesco Rucco, il 1° Vice Presidente Nazionale avv. Paolo Mele, il Delegato Regionale Giuseppe Fabrello e rappresentanze di altre Associazioni d'arma.

Ancona

ANCONA
Centenario del tumulto di Spalato

11 luglio. A cura dell'Associazione Nazionale Venezia Giulia e Dalmazia che ha voluto invitare il Gruppo e una rappresentanza della Marina Militare, si è svolta la cerimonia di deposizione di una corona d'alloro al monumento ai Caduti del Mare di Ancona, nel centenario dei fatti di Spalato (11 luglio 1920), che costarono la vita al capitano di corvetta Tommaso Gulli (MOVM), Comandante dell'ariete torpediniere *Puglia* della R. Marina, e del fuochista scelto Aldo Rossi (MAVM), motorista di un MAS dislocato a Spalato in supporto alla nave. La *foto* vede presenti, oltre la rappresentanza della Marina Militare, il Presidente provinciale dell'Associazione Nazionale Venezia Giulia e Dalmazia, il consigliere del Gruppo di Ancona Salvatore De Santis Celsi e il segretario Aldo Finocchi.

GROSSETO
Alzabandiera al Monumento

4 luglio. Il Gruppo ha organizzato l'alzabandiera al monumento ai Caduti del mare di Marina di Grosseto con la partecipazione della locale Delegazione di Spiaggia delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera. La cerimonia sarà ripetuta per tutto il periodo estivo, ogni primo sabato del mese.

JESOLO
Festa della Repubblica

2 giugno. A causa delle restrizioni per l'emergenza sanitaria da coronavirus la succinta cerimonia si è svolta alla presenza di Autorità istituzionali, dei Presidenti delle Associazioni d'arma locali e con il solo vessillo Assoarma; cerimonia che ha visto la deposizione di una corona al monumento di piazza Matteotti e il lancio di una seconda corona nel fiume Sile da parte del Presidente del Gruppo.

PIOVENE ROCCHETTE e VICENZA
I Marinai sul Monte Pasubio

5 luglio. Per loro statuto l'organizzazione dell'evento è curata dalla "Fondazione 3 Novembre 1918" (la data ricorda l'ingresso a Trento liberata da parte del generale di corpo d'armata dell'Esercito Guglielmo Pecori Giraldi) presieduta dal generale di corpo d'armata dell'Esercito Domenico Innecco. Quest'anno, a causa delle norme per l'emergenza sanitaria da "Covid-19", la cerimonia statica in ricordo dei Caduti nella Grande Guerra sul fronte del Pasubio si è svolta con riduzioni sui tempi, i modi e le presenze.
Nel piazzale antistante il Sacrario gli invitati e le rappresentanze delle varie Associazioni d'arma si sono radunati osservando il dovuto distanziamento sociale e indossando le mascherine; labari, vessilli e gagliardetti sono stati raggruppati in linea di file a lato del sagrato. Gli interventi, nell'ordine, sono stati del Presidente della Fondazione "3 novembre 1918", il sindaco di Vicenza dott. Francesco Rucco e l'ammiraglio di squadra Enrico Credendino, in rappresentanza del Signor Capo di Stato Maggiore della Marina Militare. La cerimonia è terminata con la Santa Messa officiata per i Caduti.
Nella *foto*, l'ammiraglio di squadra Enrico Credendino con Mauro Eberle presidente del Gruppo di Piovene Rocchette e l'Alfiere; il vice presidente del Gruppo di Vicenza Gino Marangon, l'Alfiere e il presidente Girolamo Trombetta; l'Alfiere della **Sezione di Schio** (Gruppo Piovene) e il contrammiraglio (r) Massimo Di Raimondo con funzioni di delegato della Sezione di Schio.

VENARIA REALE
Visibilità al Tricolore Navale

21 giugno. All'ingresso della città di Venaria Reale, dalla parte prossima alla Reggia, nella toponomastica cittadina esiste un viale pedonale denominato Viale Marinai d'Italia. Per anni in disuso e in precarie condizioni di manutenzione, su richiesta del Gruppo e per gentile concessione del commissario prefettizio, dottoressa Laura Ferraris, è stato restaurato e reso disponibile al suo uso originario.
Una rappresentanza del Gruppo, guidata dal presidente Gabriele Fappiano, vi ha eseguito la cerimonia dell'alzabandiera per dare visibilità al Tricolore Navale e lasciarlo permanentemente a riva. Alla sobria cerimonia sono intervenuti, oltre al dott. Massimiliano Mele in rappresentanza della dottoressa Ferraris, l'avvocato Maurizio Marrone, assessore alla Regione Piemonte in rappresentanza del presidente dottor Alberto Cirio, il sindaco del Comune di Collegno, dottor Casciano, il sindaco di San Giorgio Canavese, geometra Zanusso, e la signora, cavaliere ufficiale della Repubblica, Maria di Benedetto madrina del Gruppo; don Ezio Magagnato ha benedetto i partecipanti

Piovene Rocchette e Vicenza

Venaria Reale

Sogno

Avevo un sogno e, come per tutti i sogni,
al risveglio si rimpiange di non essere più
dormienti perché il sogno è terminato.
A me è successa una cosa strana, incredibile,
del tutto nuova.
Continuavo a sognare, avevo innanzi
ai miei occhi il mio Tricolore, i miei vessilli
che garrivano nel vento.
Miei perché quando si ama qualcuno o qualcosa
si ama anche tutto ciò che rappresenta l'oggetto
del proprio amore.
La mia Patria, la mia terra, il mio mare, tutto
quello che ho, sin da bambino amato,
sono in quei tre vessilli al vento.
Quando ci s'innamora del mare
e della propria terra si è pervasi da un sentimento
che rimarrà per sempre nel tuo cuore e,
benché le asprezze della vita, a volte sembra
che lo abbiano sopito, questo amore è sempre
pronto ad irrompere con tutta la sua appagante dol-
cezza nel tuo animo.
Questo è quello che ho provato quando,
al suono del nostro Inno, il Tricolore Navale
veniva issato a riva.
Avevo visto un palo, dimenticato da chi avrebbe
dovuto curarlo, del tutto sconosciuto ai più
perché in precarie condizioni di stabilità,
era persino oggetto di facile quanto becero
sarcasmo viste le sue condizioni.
Era, per me, da subito, parte del mio sogno.
Non un palo ma, asta di bandiera che avrebbe
sorretto nel sole i nostri amati simboli.
Ho lottato, ho dovuto superare innumerevoli
ostacoli, ho chiesto e ottenuto, ho proposto
e le mie richieste sono state accolte, ho superato
incredulità e qualche ironia ma, con pervicacia
ho ottenuto di realizzare il mio sogno.
Adesso le Bandiere sono al loro posto.
L'asta che le sorregge è ritornata alla sua funzione.
Piaccia a Dio che la loro esposizione sia per l'Italia
tutta, per Venaria Reale e per tutti noi l'inizio
di una nuova bonaccia dopo questa burrasca
che tarda a placarsi.

Gabriele Fappiano,
Presidente del Gruppo di **Venaria Reale**

e le bandiere. È per testimoniare la nostra attiva presenza sul territorio di Venaria Reale, città pedemontana che annovera tra i propri figli tanti marinai, primo fra tutti il silurista Mario Cagnassone medaglia al valore e caduto in guerra, cui è intitolato il Gruppo, che abbiamo esposto i nostri vessilli; per tutto quanto rappresentano, essi vogliono dare il benvenuto a chi entrando in Venaria possa sentirsi a casa e l'arrivederci a chi la lascia.

VENTIMIGLIA
Festa della Marina Francese

28 giugno. È riuscita ottimamente la visita di una rappresentanza del Gruppo a Cannes, Gruppo gemellato con quello di Ventimiglia, in occasione della Festa della Marina francese. La cerimonia, in forma ridotta a causa delle restrizioni per l'emergenza sanitaria da coronavirus, è iniziata con la benedizione delle bandiere e il picchetto d'onore militare sulla *croisette*. Al suono di un raggruppamento di cornamuse inglesi, è seguito l'imbarco delle Autorità su un'unità navale scortata dalle motovedette *Brutus* dei Vigili del Fuoco, *Vésubie* della Capitaneria di Porto e *SNS 272* del Salvamento Nazionale; dopo la benedizione da parte del cappellano militare Jean Ligier, è stato eseguito il tradizionale lancio della corona in mare. Al rientro, analoga cerimonia al monumento ai Marinai presso il porto: alzabandiera con Inno italiano e francese; il Gruppo ANMI, formato da quattro soci, ha depositato una corona di alloro alla presenza del sindaco di Cannes, David Lisnard, del capitano di fregata Olivier Troy per la Marina Militare francese e del maggiore Jean-Yves Roger, delegato dipartimentale FAMMAC (Fédération des Associations de Marins et Marins Anciens Combattants) per la Costa Azzurra. Dopo i ringraziamenti di rito e il saluto ai vessilli presenti, la delegazione italiana ha fatto ritorno a Ventimiglia.

BISCEGLIE

13 giugno. Il Gruppo ha partecipato ai festeggiamenti del patrono della marineria bisceglie Sant'Antonio da Padova, venerato nella chiesa del Santissimo San Salvatore, dimora di tutte le manifestazioni religiose dei marinai locali. I soci sono saliti su un'imbarcazione del Quadro di S. Antonio per la benedizione del mare e la S. Messa officiata da monsignor D'Ascenzo, vescovo della diocesi Barletta-Bisceglie-Trani.

JESOLO

24 giugno. Per motivi legati al coronavirus, solo una ristretta rappresentanza del Gruppo ha partecipato alla festa di San Giovanni Battista, patrono di Jesolo. Ha presieduto il rito religioso monsignor Fabio Dal Cin, arcivescovo di Loreto. Nella *foto* con i soci sono presenti il Comandante della locale Capitaneria di porto-Guardia Costiera, tenente di vascello Francesco Sangermano, e un assessore del Comune, ing. Otello Bergamo.

SALVE

3 luglio. Il presidente del Gruppo Mario De Sabato, per la prima volta dall'emergenza sanitaria e per trattare argomenti d'interesse generale, ha riunito in modo informale il consiglio direttivo e il collegio dei sindaci presso un locale di Marina di Pescoluse, giacché la sede del Gruppo non ha la capienza idonea a ospitare i soci nel rispetto del distanziamento. Grande soddisfazione è stata esternata da tutti con l'auspicio di ritrovarsi presto nuovamente insieme.

SCIACCA

29 giugno. Il Gruppo ha partecipato alla festa dei Santi Pietro e Paolo che si è svolta all'aperto, a distanza di sicurezza, di fronte alla chiesa di Sciacca. Nella *foto* con il presidente Accursio Piazza e i Consiglieri onorari è presente il tenente di vascello (CP) Giuseppe Giannone, comandante dell'Ufficio Circondariale Marittimo della Guardia Costiera locale.

TARANTO

26 giugno. Una rappresentanza del Gruppo ha partecipato alla S. Messa in onore di San Francesco di Paola.
Nella *foto* da sinistra il vice presidente Pietro Vivenzio, l'alfiere Ciro Friscina e il presidente Nicolò Marasciulo.

Avvenimenti

Lodevoli iniziative

L'iniziativa di solidarietà della **CNS**-ANMI (Componente Nazionale Sommergibilisti), promossa dal consiglio direttivo nel mese di aprile scorso, ha conseguito un risultato davvero lusinghiero, sia come numero di donatori che come somma raccolta, considerato che in molti avevano già provveduto a dare un proprio contributo ad altre iniziative durante la fase più critica dell'emergenza; modificando un po' gli orientamenti iniziali, è stato stabilito che i **3.500 € raccolti** fossero distribuiti sul territorio (MI- SP- PI- LT- TA- AUG- VE) a favore dei più bisognosi, suddivisi in 7 quote da 500 €. Da segnalare che il contributo CNS Area Sud – Taranto, donata alla Caritas della parrocchia del Sacro Cuore di Gesù alla presenza del decano, ammiraglio Arena, è stata più che raddoppiata dalle quote raccolte presso il Comando Flottiglia Sommergibili dai sommergibilisti in servizio e consegnata personalmente dal capitano di vascello Gianluca Marilli, ad ulteriore testimonianza che essere sommergibilisti è un modo di essere, non solo una professione/vocazione speciale. I contributi nelle altre aree: Lombardia all'Associazione "Opera San Francesco per i poveri" di Milano dal rappresentante di area F. Calabrese affiancato dal socio C. Manstretta; Nord-Ovest al "Sorriso Francescano" della Spezia da F. Peluso; Centro-Nord a don A. Cecconi di Pieve di Calvi (PI) dal consigliere I. Monsellato; Sicilia all'Associazione "Il Buon Samaritano" di Augusta da M. Pietraccone; Nord-Est a "Anffas Onlus" Venezia-Mestre dal presidente del Gruppo di Venezia R. Guastadisegni. Per l'area Centro-Sud vedi il *Diario di bordo Luglio-Agosto a pag. 27.*

In affiancamento alla Protezione Civile, durante l'emergenza per il "Covid-19", il Gruppo di **Jesolo** ha contribuito alla distribuzione delle mascherine, fornite dalla Regione Veneto, alle famiglie. Un ringraziamento ai soci Lorenzo Gaetani, Donald Soncin, Matteo Baldo, Aladino Zanusso, Danilo Vanin e Diego Zorzetto, coordinati dal presidente Luciano Teso.
Inoltre, durante il periodo del confinamento a casa, su iniziativa del Presidente e coinvolgendo altre Associazioni d'arma, il Gruppo ha provveduto alla raccolta di generi alimentari da devolvere alla *Caritas* di Jesolo, giacché l'emergenza economica è stata importante quanto quella sanitaria. Un ringraziamento particolare a tutti coloro che hanno contribuito alla riuscita dell'iniziativa, al parroco monsignor Gianni Fassina e ai volontari della Caritas di Jesolo.

8 luglio. Nella sede del Coni di Trento, Giorgio Martini, socio del Gruppo di **Trento**, ha conseguito la sua settima laurea in Psicologia Clinica e della Riabilitazione, presso l'Università degli Studi "Niccolò Cusano" di Roma, discutendo in via telematica con il prof. Giuseppe Vercelli una tesi dal titolo "Ipnosi e autoipnosi nella prestazione sportiva: protocolli e risultati in casi specifici" e conseguendo la votazione di 110/110 e lode. L'argomento specifico dell'elaborato ha approfondito particolari tecniche d'ipnosi praticate su alcuni campioni mondiali olimpici trentini o residenti in Trentino. Si è cercato di fare in modo che tali sportivi professionisti appartenenti a Corpi Armati dello Stato fossero in grado di auto-indursi lo stato ipnotico in allenamento o in gara raggiungendo lo stato *do flow* (massima prestazione fisica). Tutto è stato monitorato controllando le variazioni delle frequenze cardiache. Con grande orgoglio il comandante Martini ha indossato la divisa sociale che è stata molto apprezzata dalla stampa e dalle TV locali.

Onorificenze, attestati, nomine e promozioni

29 giugno. In occasione della seduta del consiglio comunale di Carate Brianza, il sindaco dott. Luca Veggian ha conferito al Gruppo di **Carate Brianza** un encomio solenne con la seguente motivazione: *In segno di riconoscenza per l'impegno profuso con grande spirito di sacrificio e spiccato senso del dovere, in una lunga e difficile lotta contro la pandemia del Coronavirus Covid-19 per aiutare la popolazione in difficoltà.*

Renato Montemurri, socio del Gruppo di **Martina Franca**, e la professoressa Donatella Rossi, dirigente della scuola media "Amedeo d'Aosta" di Martina Franca, hanno ricevuto dal capitano di vascello (ris) Nicola Guzzi, dello staff della Presidenza Nazionale, attestati di benemerenza per la partecipazione alla campagna "Segui una Rotta Sicura" sulla sicurezza stradale e in mare. In particolare Montemurri: "per aver collaborato per oltre dieci anni nella presentazione della campagna (...omissis...) presso i Comandi militari e nelle Scuole".

2 giugno. Nell'ambito delle manifestazioni per il 74° anniversario della nascita della Repubblica Italiana, il prefetto della provincia di Imperia, Alberto Intini, ha consegnato l'onorificenza di Cavaliere "Al merito della Repubblica" a Silvano Martella, per venti anni presidente del Gruppo di **Ospedaletti** (Imperia), dipendente delle Ferrovie dello Stato in quiescenza. Silvano Martella, classe 1950, ha servito la Marina Militare per 24 mesi: dopo il corso di elettromeccanico a Taranto, è stato imbarcato su nave *Garibaldi* e nave *Aviere*, completando il periodo su nave *Vittorio Veneto* e congedandosi con il grado di sergente. Oltre al lungo periodo di presidenza del Gruppo, Silvano Martella è stato anche per oltre un ventennio presidente del locale Tennis Club e vicepresidente dell'Associazione "Mare Nostrum – gruppo pesca" di Ospedaletti.

■ Non potendo svolgere le previste cerimonie a causa dell'emergenza sanitaria da "Covid-19", il presidente di **Spoleto**, Sandro Galli, insieme al vice presidente Paolo Narcisi, il **26 giugno** si è recato a casa del socio Manrico Rossi di anni 97 per la consegna dell'attestato di benemerenza; il **1 luglio**, con il consigliere Enzo Alleori, ha consegnato l'attestato di compiacimento al socio Renzo Cardinali di 92 anni; il **3 luglio**, accompagnato dal Vice Presidente, ha consegnato l'attestato di compiacimento al socio Franco Iucci di 87 anni, residente a Norcia e alloggiato nei prefabbricati dal terremoto del 2006. I tre soci sono rimasti entusiasti di veder ricompensata la loro dedizione all'Associazione e quando possibile saranno festeggiati in sede.

■ A Trieste, in piazza Unità d'Italia, il contrammiraglio Luca Sancilio, già Comandante della Capitaneria di porto-Guardia Costiera di quella città, ha posato per una foto ricordo con due soci del Gruppo di **Trieste** che hanno ricevuto un riconoscimento per il lavoro svolto in Capitaneria di porto.

Varie

■ **23 giugno**. Nella rubrica "Lettere e commenti" il giornale locale "Il Crotonese" ha pubblicato una lettera di Giulio Grilletta, consigliere del Gruppo di **Crotone**.

Colombo non merita di essere trasformato in un negriero

■ **7 luglio.** Sono terminate con esito positivo le operazioni di sanificazione della sede del Gruppo di **Pisa** da parte di una ditta certificata; operazioni svolte al termine dei lavori di manutenzione curate dal Comune. La sede è quindi da considerarsi aperta, previe misure di prevenzione come da protocolli in essere, connessi con l'emergenza sanitaria da "Covid-19". Non essendoci in sede la possibilità del necessario distanziamento per un'assemblea ordinaria, si procederà nei prossimi giorni all'approvazione del bilancio consuntivo 2019 inviando ai soci tutta la documentazione via e-mail. Nella *foto* il consiglio direttivo e i revisori. Il Delegato Regionale Toscana Meridionale, contrammiraglio Luigi Bruni ha così scritto: *Caro Presidente Galigani, mi congratulo per lo scrupolo e l'attenzione posta nel preparare la Sede Sociale all'apertura e per le modalità intese a portare avanti la vita sociale del Gruppo nel rispetto massimo della sicurezza dei Soci.*

■ Foto scattata dal socio del Gruppo di **Trieste**, Ugo Gerini, che mostra la targa posta all'entrata dell'Università di Trieste in ricordo di Spartaco Schergat, Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Giorni lieti

Nati

- **Martino**, nipote di *Sergio Covolan*, presidente emerito di Pederobba
- **Olivia**, nipote di *Sergio Roagna*, socio di Saluzzo

Compleanni

■ **27 giugno.** Il presidente Giuseppe Iacoponi del Gruppo di **Cupra Marittima**, accompagnato dal socio Ivano Capocasa, già presidente del Gruppo sciolto di Pedaso, ha consegnato un attestato di benemerenza alla socia signora Andreina Maria Mascaretti per il suo **100° compleanno**, esprimendo la partecipazione dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia alla sua gioia, augurandole ancora tanta salute e serenita.

■ Giovanni Massaccesi, presidente onorario del Gruppo di **Numana**, ha festeggiato il suo **98° compleanno**. La vita di Giovanni rappresenta un esempio per tutti e soprattutto per le giovani generazioni, per il coraggio dimostrato durante la Seconda Guerra Mondiale a bordo del cacciatorpediniere *Pigafetta* (nocchiere e timoniere di manovra) e soprattutto per l'enorme dolore causato dalla perdita del caro figlio Silvio, allievo guardiamarina in Accademia Navale del corso "Invicti", perito nella sciagura aerea del Monte Serra il 3 marzo 1977. Che giungano a Giovanni i più fervidi auguri di buon compleanno da tutti i soci e simpatizzanti dell'ANMI.

La redazione del Giornale si unisce agli auguri inviando il più forte, affettuoso abbraccio a Giovanni.

■ Il socio Pietro Cafueri, del Gruppo di **Trieste,** ha compiuto **80 anni** venendo festeggiato dal Consigliere Nazionale Giorgio Seppi e da altri soci.

Anniversario di Matrimonio

Nozze di Diamante (60 anni)

Ambrogio Riva socio di Vicenza
e signora **Alba Miranda**

Nozze d'Oro (50 anni)

Mario Rossetti e **Bertilla Dalla Valeria**
soci di Arzignano

Mario Rossetti, storica figura del Gruppo nel quale riveste da sempre un ruolo di primo piano, ha festeggiato i 50 anni di matrimonio con Bertilla Dalla Valeria, anche lei generosamente sempre presente e attiva nel sodalizio. Ai complimenti e agli auguri dei familiari e degli amici si sono aggiunti naturalmente anche quelli dei Solini Blu nella sede sociale di Conche con il taglio dell'immancabile torta e l'augurio di tanti anni ancora di lunga navigazione insieme

Alberto Gandolfi socio di Calolziocorte
e signora **Natalina Crippa**

Nozze di Rubino (40 anni)

Gino Maffucci presidente di Arezzo
e signora **Giuseppa Sestini**

Errata Corrige

Diario di bordo luglio-agosto, rubrica Avvenimenti, pag. 28.
Nella nota riguardante il Gruppo di **Desenzano del Garda** del 4 giugno, in terza riga è stato erroneamente indicato il liceo "E. Fermi" di Salò da sostituire con l'**Istituto d'Istruzione Superiore "Don Milani" di Montichiari (BS)**.
Ce ne scusiamo con i Soci e con i Lettori.

Sono salpati per l'ultima missione

Abruzzo e Molise

Pescara

- **Antonio Paolucci**
  cl. 1937
  Sindaco effettivo

Campania

Bacoli

- **Ciro Esposito**
  cl. 1959
  Figlio del fu Mario, presidente collegio sindaci, iscritto dal 1987

Emilia Romagna

Codigoro

- **Cristiano Finessi**
  cl. 1947
  Da marinaio è stato imbarcato sull'*Albatros*

Ferrara

- **Gian Franco Vitali**
  cl. 1941
  Socio consigliere e amico, presente in tutte le manifestazioni, appassionato di subacquea e collezionista di attrezzatura subacquea, lascia un vuoto incolmabile

Liguria

Cairo Montenotte

- **Comandante Giancarlo Garello**
  cl. 1934
  Socio fondatore
  Un onore e un privilegio averlo conosciuto e condiviso i suoi ricordi, i suoi scritti su "Storia Militare" e sul nostro Giornale, un galantuomo venuto dal mare con una grande passione per la storia, il volo e l'Aviazione di Marina, già Comandante dell'Alitalia conosciuto come "il Pilota" di Sua Santità Papa Giovanni Paolo II in occasione dei suoi viaggi continentali

La Spezia

- **Sergio Lavagnini**
  cl. 1941
  Sottocapo motorista navale, socio benemerito iscritto dal 1979.
  È stato un fulgido esempio di attaccamento alla M.M. e all'Associazione, per molti anni alfiere del Gruppo, assiduo partecipante a tutte le manifestazioni e cerimonie
- **Capitano di fregata Giuseppe Mongibello**
  cl. 1946,
  Socio benemerito iscritto dal 1978
- **Anna Maria Cavalli**
  socia,
  vedova del compianto capitano di vascello Giorgio Duranti.
  La sua volontà di continuare a far parte dell'Associazione dopo la scomparsa del marito dimostra il profondo senso di attaccamento alla Marina

Rapallo

- **Rosa Carla Saione**
  cl. 1933
  Socia sempre presente alle attività del Gruppo, anche fuori Regione, sue ultime presenze al Raduno Nazionale di Salerno e alla festività di Santa Barbara 2019. Lascia in tutti noi un grande ricordo e sentimenti di serenità, amicizia e fratellanza

Varazze

- **Bianca Vallerga**
  cl. 1943
  Socia

Ventimiglia

- **Romano Cerfogli**
  cl. 1945
- **Gianfranco Damiano**
  cl. 1944
  Già consigliere

Lombardia Nord Est

Lumezzane

- **Aldo Ghidini**
  cl. 1947,
  Socio emerito.
  I soci lo ricordano per quanto ha svolto in questi anni in seno al Gruppo

Ospitaletto

- **Giuseppe Coradi**
  cl. 1944
  Presidente

Palazzolo sull'Oglio

- **Michele Larosa**
  cl. 1950
  Sindaco
- **Angelo Selini**
  cl. 1940
  Segretario
- **Renato Ariotti**
  cl. 1936
- **Romano Fumagalli**
  cl. 1935

Ponte S. Pietro

- **Roberto Lenza**
  cl. 1946

Sarnico

- **Giovanni Duci**
  cl. 1947
- **Silvano Fenaroli**
  cl. 1949
- **Emilio Marini**
  cl. 1943
  Consigliere

Lombardia Sud Est

Desenzano del Garda

- **Francesco Toto**
  cl. 1922
  Reduce di guerra

Lombardia Nord Ovest

Dongo

- **Sandro Bercini**
  cl. 1956
  Ha prestato servizio nel Battaglione San Marco

Lombardia Sud Ovest

Cremona

- **Carlo D'Avossa**
  cl. 1938
- **Alfonso Demaldè**
  cl. 1938

Legnano

- **Bruno Colombo**
  cl. 1939
  Presidente

Marche - Umbria

Numana

- **Nicoletta Pace Amelia**
  cl. 1929
  Socia

Puglia Settentrionale e Basilicata

Manfredonia

- **Paolo D'Angelo**
  cl. 1934
  Molto legato all'ANMI e molto apprezzato da tutti i soci per i suoi trascorsi presso la sezione AVIS dove ha ricoperto varie cariche in modo encomiabile

Puglia Centrale

Oria

- **Virgilio Alighieri**
  cl. 1926
  Socio fondatore

Puglia Meridionale

Andrano

- **Luigi Fersini**
  cl. 1953
  Sergente RT corso 69VO

Marittima

- **Giuseppe Minonne**
  cl. 1935
  Socio fondatore iscritto dal 1969

Sardegna Settentrionale

Porto Torres

- **Gigi Ivo Fioretti**
  cl. 1954
  Presidente collegio sindaci

Sicilia Occidentale

Carini

- **Erasmo Vassallo**
  cl. 1941
  Presidente

Gela

- **Vincenzo Smecca**
  cl. 1939

Palermo

- **Gaetano Zaffiro**
  cl. 1926

Sicilia Orientale

Messina

- **Alberto Bogani**
  cl. 1937
  Sommergibilista, più volte consigliere e vicepresidente

Toscana Settentrionale

Arezzo

- **Ferdinando Tiezzi**
  cl. 1923
  Medaglia d'Argento al Valor Militare.
  Motivazione:
  nelle acque della Sicilia orientale il 3 agosto 1943, timoniere di motosilurante impegnato in una dura lotta contro preponderanti forze avversarie, quantunque gravemente ferito alla fronte e con l'unità colpita da una granata che ne aveva asportata la parte prodiera, manovrava con perizia e sereno coraggio, contribuendo in modo decisivo al rientro alla base della motosilurante. Esempio di noncuranza del pericolo, indomito valore ed elevato senso del dovere

Fivizzano

- **Ettore Moscatelli**
  cl. 1948

Veneto Occidentale

Arzignano

- **Leo Giovanni Dalla Benetta**
  cl. 1938

Monselice - Battaglia Terme

- **Giancarlo Masin**
  cl. 1945
  Già presidente

Avviso ai Naviganti

Di seguito le norme per la pubblicazione sul "Diario di Bordo": Il contributo (testo + foto) proveniente dai Gruppi (manifestazioni e cerimonie, attività e avvenimenti vari dei soci) **va inviato esclusivamente via e-mail a: giornale@marinaiditalia.com** (entro 20 giorni dalla data dell'evento che si desidera sia pubblicato);
dal messaggio deve essere subito comprensibile l'identità del Gruppo.
Le fotografie dovranno essere a fuoco e in formato jpeg a 300 dpi (200-300 Kb), con la base non inferiore a 10 cm.
Le foto non vanno inserite nel testo che descrive l'evento ma inviate come allegati singoli; è gradita la didascalia.
Nelle foto in cui si rappresenta istituzionalmente l'ANMI **dovrà essere palese il corretto impiego della divisa sociale (come riportato nel Regolamento di attuazione dello Statuto)**.
Foto di minori non saranno pubblicate, tranne per i casi di gruppi sportivi o studenti premiati e/o situazioni particolari valutate di volta in volta dalla redazione.
I testi che raccontano gli eventi, le relazioni e le didascalie dovranno essere scritti preferibilmente in formato word (doc o docx) da allegare al messaggio, oppure scritti direttamente nel corpo del messaggio;
assolutamente no in formato jpg come fosse una foto o in formato pdf protetto che impedisce di copiare il contenuto.
La rubrica "Salpati per l'ultima missione" è dedicata esclusivamente ai soci (quindi non a parenti e affini).
Il materiale, salvo rare eccezioni valutate dalla redazione, è pubblicato in ordine cronologico di ricezione.
Quando si ha necessità di comunicare cambi d'indirizzo o segnalazioni sulla mancata ricezione del giornale, va utilizzata la casella di posta:
tabulato@marinaiditalia.com.
(solo per conoscenza, quella del giornale).

Il primo F-35B della Marina Militare in volo

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 guilloch.

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:
pubbligestroma@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.

NOVITA'

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 ripegabile 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.