

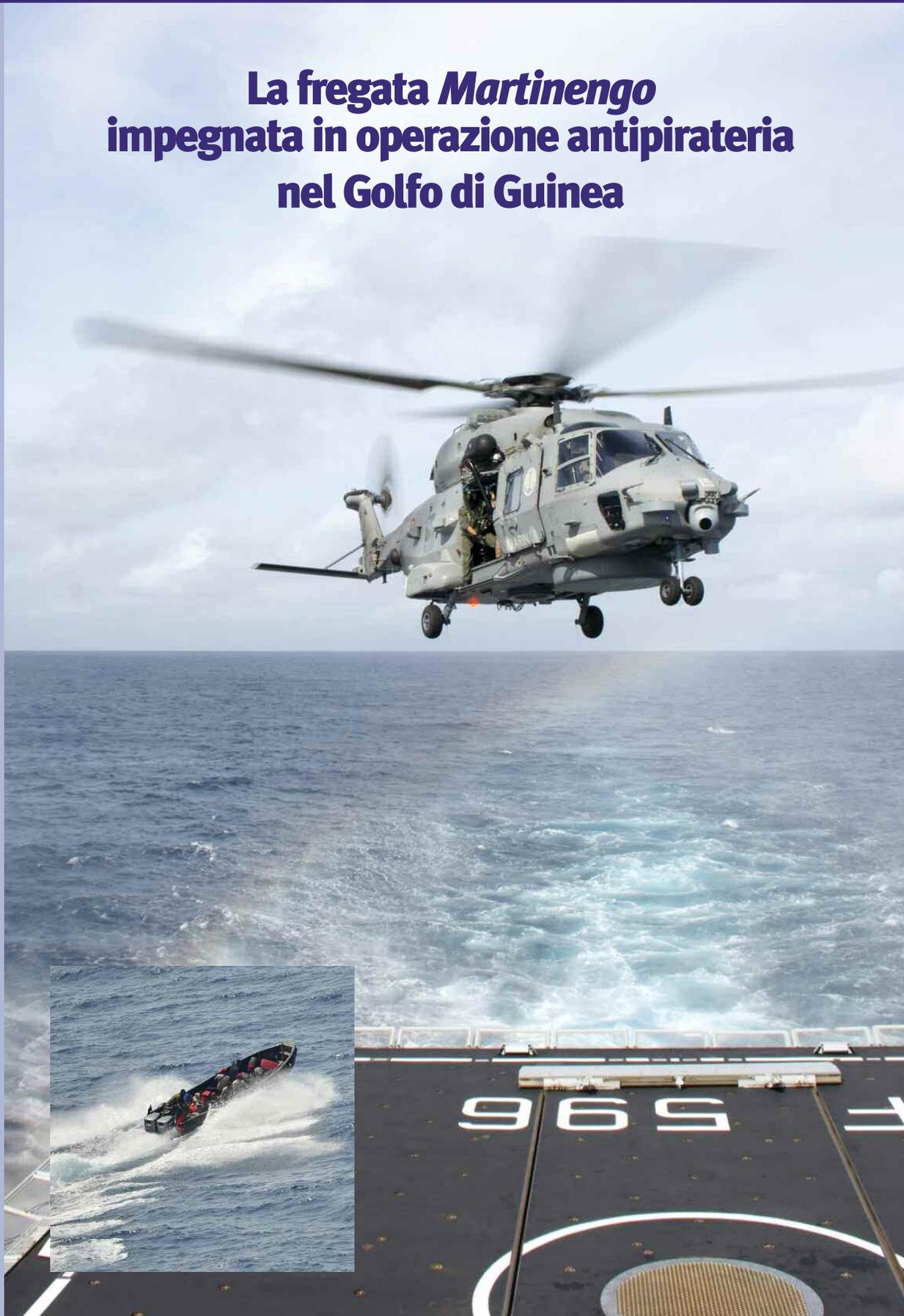


Marinai d'Italia

“Una volta marinaio... marinaio per sempre”

MENSILE
DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

La fregata *Martinengo* impegnata in operazione antipirateria nel Golfo di Guinea



Anno LXIV
n. 12 • 2020
Dicembre

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





Mi è piaciuto davvero tanto...

Dopo circa 11 anni di proficuo lavoro, a fine 2020, lascio l'incarico di Direttore Responsabile di *Marinai d'Italia*.

Sarò sostituito dall'amm. Angelo Castiglione, uomo di tutto rispetto e carissimo amico, che assicura al nostro periodico una preziosa continuità.

Sono approdato a *Marinai d'Italia* nel 2009, dopo 16 anni alla Rivista Marittima, e sin dall'inizio di questo incarico ho lavorato alla Redazione tutte le mie esperienze editoriali.

Così, ad esempio è stata profondamente variata la grafica perfino con una miglior leggibilità del carattere di stampa; sono stati arricchiti i temi trattati privilegiando quelli legati al Mare in tutti i suoi aspetti. Nel tempo è stata modificata anche la struttura del nostro periodico che è giunta a quella che reputo un modello ottimale. Infine l'informatizzazione del "Giornale" e del "Diario di bordo", che sono on-line dal 2009, nonché la raccolta delle immagini provenienti da foto e collezioni dei soci che, sotto forma dell'archivio ANMI, sono messe a disposizione dei soci e di cultori della materia hanno a mio avviso aggiunto una nota di pregio a questo nostro prodotto editoriale.

Insomma la Redazione ha svolto un magistrale lavoro portando *Marinai d'Italia* a livelli di sicura eccellenza.

Basti pensare ad alcuni temi analizzati.

Parlo delle *Testimonianze* di vecchi marinai: testi drammatici, vividi, indimenticabili, magari dalla sintassi un po' incerta (ricordo di un socio emigrato in Australia dopo la 2^a Guerra

Mondiale che, nell'inviarci uno scritto, poi certamente pubblicato perché lo meritava, si scusava evidenziando che "l'inglese non l'ho imparato e l'italiano l'ho dimenticato").

Abbiamo riflettuto su *L'idea di nemico* con una serie di straordinari articoli del prof Ferioli.

Gli avvenimenti della Prima Guerra Mondiale sono stati celebrati con circa 35 articoli; ognuno in tutti i numeri dal 2015 al 2019. Come corollario la nostra Agenda del 2018 ha stampato centinaia di immagini/cartoline ecc. della Grande Guerra.

Sono stati esaminati avvenimenti MAI pubblicati in maniera diffusa nella storiografia nazionale e non: ad esempio la storia dello sminamento post 2^a Guerra Mondiale, dell'internamento in Port Mahon delle navi superstiti dopo l'affondamento della corazzata *Roma* e infine, non ultima, le peripezie degli equipaggi delle navi italiane internate ai Laghi Amari nel Canale di Suez.

E poi le Aree Marine Protette, i relitti, i naufragi, le foto d'epoca, gli scugnizzi, gli animali imbarcati, i musei marittimi, le cerimonie delle Bandiere di combattimento, i film di guerra navale, i Raduni ANMI, il modellismo navale, le collezioni ANMI, le recensioni e...

Insomma mi sono davvero divertito e ringrazio la Redazione che, lavorando in perfetta armonia e in un'atmosfera serena e familiare, ha portato un contributo fondamentale perché questa mio sogno si avverasse.

Grazie a tutti e un caro augurio ad Angelo Castiglione, Innocente Rutigliano, Daniela Stanco e Roberta Melarance di ogni migliori fortune.

Giovanni Vignati

Caro Socio, Ti scrivo...



Giovanni Vignati

Da questo numero l'editoriale avrà come titolo "Caro Socio, Ti scrivo...", perché intendo utilizzare questo spazio per pubblicare una "lettera aperta" diretta a tutti i Soci.

Per i fans di Lucio Dalla questo titolo può ricordare la indimenticabile canzone "L'anno che verrà", in cui l'autore immagina una situazione di lontananza da un amico, al quale racconta, scrivendo, la vita che scorre, sperando in un futuro migliore.

Fatto questo contestuale inciso e precisando che l'analogia alla canzone è limitata alle sole parole iniziali, ritengo che il Presidente Nazionale debba essere sempre il più possibile vicino ai Soci e alle loro famiglie, ricercando tutti i mezzi possibili per realizzare tale scopo. La "lettera aperta", a mio avviso, rientra in tale tipologia. Permette di parlare scrivendo.

Voi mi avete eletto Vostro Presidente e, quindi, "Comandante" e, proprio in tale veste, parlerò al "mio Equipaggio" che deve sentirsi ascoltato, considerato e coinvolto, per ricercare con ogni mezzo la compattezza e l'unità, caratteristiche che consentono di superare difficoltà che, a prima vista, sembrano insormontabili. Tratterò argomenti che hanno riflessi diretti e/o indiretti sull'Associazione, non dimenticando mai la centralità della persona con le proprie speranze e aspettative. I Soci rappresentano, infatti, la forza della nostra amata Associazione.

Quello attuale è sicuramente un periodo difficile a causa del "Coronavirus", che ha colpito e continua a interessare non solo l'Italia, ma tutto il mondo. Una pandemia di dimensioni tali da aver sconvolto l'esistenza di milioni di persone. L'emergenza sanitaria legata al "Coronavirus" ha un significativo impatto sulla vita quotidiana di ciascuna famiglia e di ogni individuo sia per un'eventuale esperienza diretta e/o indiretta all'esposizione al suddetto virus sia per l'isolamento sociale dovuto alle misure di contenimento emanate e sia per una situazione generale di grande tensione e forte disagio conseguenza principalmente dell'insicurezza economica e lavorativa.

Noi tutti siamo abituati proprio per la nostra peculiare natura ed educazione marinara a rispettare le regole, anche quelle che ci privano di momenti di gioia e serenità, quali possono essere trascorrere una giornata con i propri cari, incontrare un amico, o quelle che mettono in difficoltà economica i nostri cari. Poniamo sempre al primo posto le esigenze collettive. Ma tale civile atteggiamento, caratterizzato, in estrema sintesi, a livello personale dal rimanere in casa senza vedere nessuno o dall'uscire con la mascherina solo per fare le commissioni urgenti (spesa, farmacia, ...), potrebbe creare alla lunga dei problemi.

Proprio in tali situazioni l'"Equipaggio", se è realmente compatto, trova la sua piena sostanza e significato. Chi è stato imbarcato, come il sottoscritto, per tanti anni sicuramente ha vissuto momenti difficili che grazie alla solidarietà marinara sono stati superati. Il termine

"Equipaggio" non è solo riferito a quello di una Nave, ma è estendibile a tutti i nuclei sociali, composti da più individui. Rientrano, perciò, ampiamente in questo concetto anche i Gruppi, che costituiscono l'elemento di base a livello locale dell'ANMI.

Ogni Gruppo, nel condividere gli inossidabili valori e i sani principi alla base della nostra Marina e della nostra Associazione nonché gli obiettivi da conseguire, ha la propria storia con ricordi legati a particolari eventi e a consuetudini specifiche, scritta da tutti i Soci, che nel tempo hanno partecipato alle varie attività, hanno condiviso momenti sia di gioia sia di tristezza, riconoscendosi parte integrante dell'insieme. In sintesi, il Gruppo deve essere una famiglia al cui interno ci possono essere anche delle vedute differenti e dei confronti, ma nel quale si deve poter percepire sempre e in modo netto un clima sereno e costruttivo, necessario e indispensabile per ricercare insieme le più idonee soluzioni alle varie problematiche per il bene di tutti.

Nella situazione attuale il Gruppo, inteso come "Equipaggio", deve darsi da fare, assumendo un ruolo attivo e costruttivo. Le sedi chiuse o aperte solo per limitate attività di segreteria non possono svolgere quella fondamentale azione di coesione, partecipazione, condivisione e socializzazione, che rafforza il senso di appartenenza. Se un membro dell'"Equipaggio" si trova in difficoltà, o si pensa possa esserlo, allora si deve intervenire. Mi auguro che ciò già avvenga, ma qualora non fosse, **richiedo con forza** ai Gruppi, partendo dai Presidenti e arrivando ai singoli Soci non escludendo alcuno, di mettere in atto tutte le possibili azioni per mantenere, anche in una situazione difficile come questa, sempre forte il legame con tutti. Se non è possibile vedersi direttamente e incontrarsi, perché le misure di contenimento del contagio non lo permettono, possiamo sempre fare una telefonata o, per i più "moderni", una video chiamata o inviare ogni tanto un messaggio. È necessario mantenere i contatti e, soprattutto, essere vicini ai Soci che per i motivi più svariati (personali, di salute, economici, ...) possono tendere a isolarsi e a vivere male. Una parola, un saluto o una battuta che strappa un sorriso, costano poco a chi li fa, ma possono essere di grande importanza per coloro che li ricevono. È indispensabile, infatti, ricordarsi della solidarietà marinara e concretizzarla, dando fiducia ed energia a chi potrebbe averne bisogno.

Solo così l'"Equipaggio", nel suo complesso, continua a essere tale. Compatto, unito, efficace ed efficiente, in perfetta coerenza con il motto "Una volta marinaio... marinaio per sempre", che per noi tutti è un *must*.

Essendo giunti alla fine dell'anno, un 2020 sicuramente tormentato e problematico, desidero augurare a tutti i Soci e alle loro famiglie un 2021 "normale", che, dopo aver superato le problematiche attuali, permetta di riprendere una vita serena.





In copertina
Vedasi "Avviso ai Naviganti"
di spalla

Direttore responsabile
Giovanni Vignati

Vicedirettore
Angelo Castiglione

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

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 7400760103200000026351007
Codice B.I.C. BPPIITRRXXX

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

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

MARINAI D'ITALIA DIARIO DI BORDO

Avviso ai Naviganti

Le operazioni svolte della MM dove gli interessi del Paese sono esposti ai rischi derivanti dalle contese in atto in un clima di tensione che pone in aspra contraddizione perfino alcuni membri della stessa NATO.

-  OPERAZIONE MARE SICURO
-  VIGILANZA PESCA
-  IRINI
-  ATALANTA
-  GOLFO DI GUINEA
-  NATO
-  GIBUTI, SOMALIA, LIBANO, AFGHANISTAN, IRAQ
-  COMBINED MARITIME FORCE S
-  MULTINATIONAL FORCE & OBSERVERS IN SINAI



Sommario



1 Editoriale del Presidente Nazionale

4 50 anni fa la bella vittoria della *Stella Polare*, nella regata Plymouth - Tenerife

8 Il mio Montanelli

11 Quando fantasia e passione si fondono con il respiro del mare

16 Il Mediterraneo è malato



20 70 anni di evoluzione del naviglio italiano, dalla NATO al XXI secolo

Parte VI - La componente logistica e specializzata

**26 Archeologia subacquea
Il tesoro di San José**

29 Immacolata Concezione
L'ultima nave del Papa

32 Marinai sul treno dei ricordi



La copertina di questo numero è dedicata alla fregata *Federico Martinengo*. Ecco perché.

Nella mattina di sabato 7 novembre il *Martinengo* (F596), in attività operativa in Oceano Atlantico - al largo delle coste del Benin, è intervenuto in soccorso del mercantile *Torm Alexandra* (battente bandiera del Singapore), in navigazione a circa 180 miglia a Sud Est di Lomé, Capitale del Togo, sotto attacco da parte di un gruppo armato di pirati giunti nelle loro vicinanze con un potente mezzo veloce. Dopo aver ricevuto l'allarme sulla frequenza radio di soccorso e avendo appreso che tutto l'equipaggio era riuscito a rinchiudersi all'interno della "cittadella" (un'area protetta di cui tanti mercantili sono dotati), il *Martinengo* ha prontamente inviato il proprio elicottero sulla scena d'azione riuscendo a interrompere l'attacco con una serie di colpi di mitragliatrice, a scopo dissuasivo. I pirati, che hanno risposto al fuoco senza però riuscire a danneggiare l'elicottero, a quel punto si sono dati alla fuga. Subito dopo è intervenuto il *team* di fucilieri di Marina che dall'elicottero si è calato sul ponte del *Torm Alexandra* con la fune di discesa rapida, per verificare che in tutti i locali non vi fosse gente armata. Bonificato il mercantile l'equipaggio ha ripreso possesso del bastimento e dopo qualche ora ha potuto proseguire la navigazione.

Cosa ci fa il *Martinengo* in quelle acque così lontane dalla Madrepatria (la distanza è di circa 4.500 miglia)? La verità è che il Golfo di Guinea è un'area estremamente importante a livello strategico (il 70% del petrolio prodotto in Africa proviene da questa regione). E dal 2019 è anche il teatro in cui si sono verificati il maggior numero di attacchi di pirati, rendendolo una delle aree del pianeta più pericolose.

La presenza della Marina Militare in quel mare, fortemente voluta dal Ministro della Difesa, ha come obiettivo la vigilanza a tutela degli interessi nazionali e della sicurezza delle vie marittime, allo scopo di assicurare alle navi mercantili nazionali e internazionali presenti il libero uso del mare, ma anche quello di cooperare con le Marine dei paesi rivieraschi al fine di aumentare la reciproca conoscenza e fiducia, nonché la capacità di cooperazione per contribuire al miglioramento delle condizioni di sicurezza nella regione.

A fine dicembre il previsto rientro in Italia.

LA REDAZIONE



50 anni fa la bella vittoria della *Stella Polare* nella regata Plymouth - Tenerife

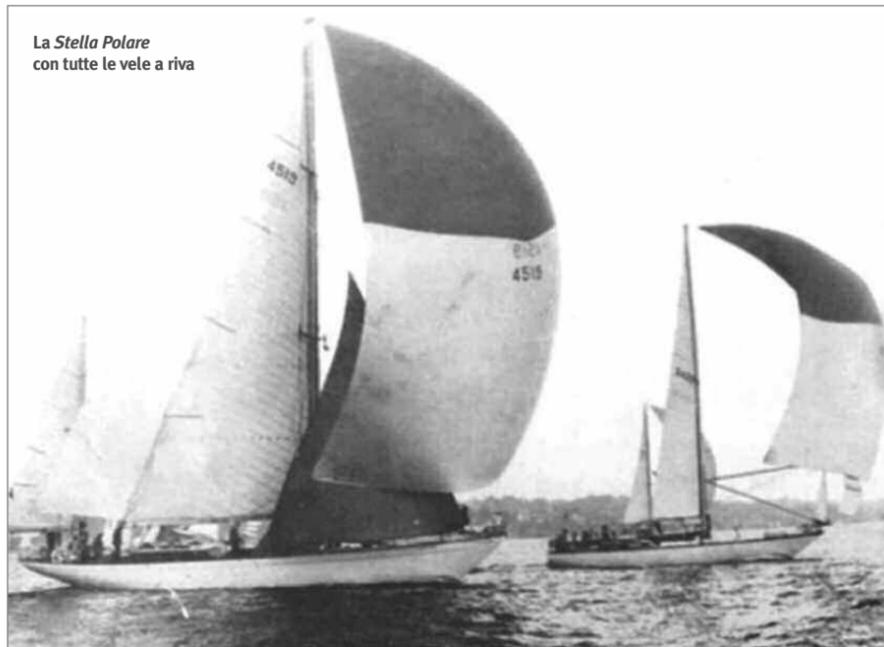
Gaetano Gallinaro - 3° Ufficio PN e socio del Gruppo di Roma

Ricordiamo, con questo articolo, il cinquantenario della vittoria di una barca italiana in una regata oceanica; mi esprimo con il "noi" perché oggi, a tanti anni di distanza, grazie al buon WhatsApp è stato possibile ricreare una sorta di equipaggio virtuale per raccogliere foto e ricordi di quell'estate del 1970

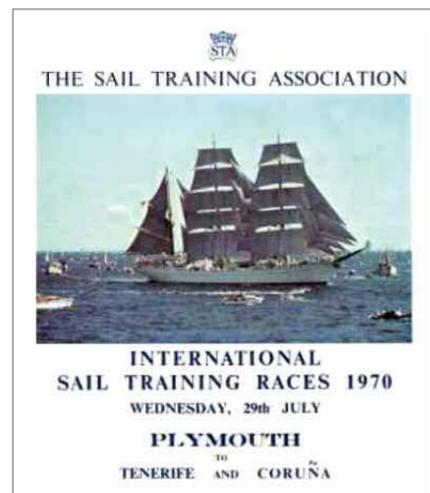
La regata Plymouth - Santa Cruz de Tenerife, organizzata dalla STA (*The Sail Training Association*), si svolse nel periodo 20 giugno-31 agosto, durante la campagna addestrativa effettuata da Nave Scuola *Stella Polare*.

Partita da La Spezia, la *Stella Polare* navigò per oltre 5.000 miglia, sostando nei porti di La Maddalena, Palma de Majorca, Lisbona, Plymouth, Santa Cruz de Tenerife e Tangeri.

Al comando della Nave Scuola era il Tenente di Vascello Bruno Petronio, già noto per aver partecipato, classificandosi quarto, alle olimpiadi di Tokio del 1964 come prodiere della barca olimpica *Grifone* (5,50 mt di stazza internazionale) che aveva al timone l'ancor più conosciuto Capitano di Vascello Agostino Straulino (evidenzia che quanto alle sole medaglie d'oro egli vinse: 1 olimpiade, 4 mondiali e 11 europei...).



La *Stella Polare* con tutte le vele a riva



Il resto dell'equipaggio era costituito dai Sottotenenti di Vascello Italo Trisolini (Ufficiale in 2°), Gaetano Gallinaro, Sergio Spinato, Guido Ravasio, Francesco Campanelli, Carlo Iodice, Roberto Fusco, Pier Carlo Lupi, Pio Bracco (tutti del Corso "Grifoni" 1965-69, del quale il Comandante lannucci era stato Comandante alla Classe nei primi loro due anni di Accademia), dal Capitano Commissario Sergio Guazzotti, dal Sottotenente del Genio Navale Roberto Cecconi, dal Sottotenente Medico Roberto Farallo, dal 1° Capo Nocchiere Gaetano Di Savino (Nostro), dal 2° Capo RT Luigi Vendramin e dal Nocchiere Giuseppe Calabrò. Poche righe per presentare la barca...

È stata concepita nei primi anni '60 nello studio di architettura navale *Sparkman&Stephens* di New York ed è stata costruita nello storico cantiere Sangermani di Lavagna. A giudizio di chi scrive, la progettazione delle barche in legno, nello stato dell'arte di quegli anni, aveva raggiunto il culmine dell'armonia tra le soluzioni tecnologiche finalizzate a migliorare le prestazioni e l'eleganza classica delle forme dello scafo. Sulla *Stella Polare*, che rappresentava il perfetto compromesso tra bellezza e performance, dopo pochi giorni di permanenza a bordo si veniva conquistati dalla sensazione rassicurante di trovarsi su qualcosa che, oltre a essere piacevole da vedere, era fatta per

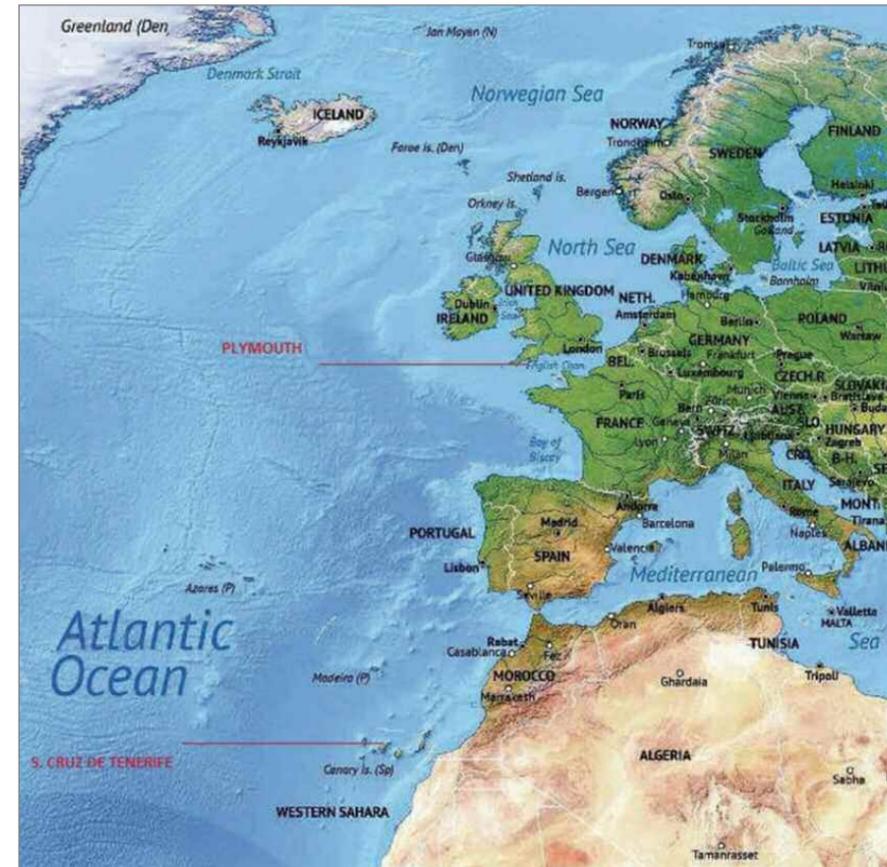
affrontare qualsiasi condizione di mare e fatalmente si iniziava a volerle bene come se non fosse un oggetto inanimato. Negli anni '70 la ricerca frenetica di costruire barche sempre più leggere e veloci ha rivoluzionato la progettazione degli scafi che, realizzati prima in alluminio e poi in composito, iniziarono a perdere le caratteristiche classiche; apparve presto evidente che si era rotta quell'armonia a tutto vantaggio delle prestazioni con il risultato di rendere freddo e professionale il rapporto tra l'equipaggio e la barca. Consapevoli di partecipare a una competizione internazionale, alla quale erano iscritti Yacht e velieri di dieci nazioni (Antille Olandesi, Francia, Germania, Norvegia,

Olanda, Portogallo, Regno Unito, Spagna e Svezia), già nelle prime ore di navigazione iniziammo gli allenamenti per acquisire ognuno gli automatismi necessari per effettuare velocemente tutte le manovre in sicurezza. Molta fatica richiedevano i cambi di genoa (120 metri quadri con tanti garrocci) e le strambate in successione (con i tangoni molto lunghi e pesanti). Dopo le soste a La Maddalena e Palma di Maiorca procedemmo senza particolari problemi fino a Lisbona. Avevamo percorso quasi 1.500 miglia e, percependo di aver raggiunto un buon affiatamento come equipaggio, iniziammo ad essere desiderosi e impazienti di metterci alla prova.

Da sinistra:
Arrivo a Lisbona.
Di poppa il ponte sul fiume Tago

Velatura ridotta con terzaroli, yankee e trinchettina

Sotto, la mappa



Usciti dal Tago con tutte le vele a riva, dopo poche miglia un vento da Nord di oltre 35 nodi ci costrinse a dare due mani di terzaroli alla randa; a prora, al posto del genoa, lo yankee e la trinchettina ci permisero di bolinare in modo soddisfacente.

Procedemmo così per circa tre giorni verso WNW e, quando finalmente il vento girò a ponente calando al di sotto dei venti nodi, facemmo rotta diretta verso Plymouth.

Giunti in Inghilterra, ci trovammo tutti immediatamente immersi nell'atmosfera che precede una regata importante.

A ognuno venne affidato il compito di verificare tutto ciò che riguardava il proprio ruolo. Due di noi si tuffarono con la maschera subacquea per ispezionare la carena e riscontrarono, con grande disappunto, che l'opera viva presentava vaste superfici tutt'altro che lisce. La situazione non consentiva di alzare la barca per fare carena.

Dopo una attenta ricognizione della zona dove eravamo ormeggiati, fu individuato un tratto di banchina dove la bassa marea lasciava il fondo pietroso quasi asciutto e, dopo le sei ore canoniche, si poteva invece misurare un fondale che superava i 3,5 metri.



Per sedici giovani volenterosi l'idea di fare carena in piena autonomia ci entusiasmò e ognuno provvide ad attrezzarsi con raschietti e spugne abrasive. Mezz'ora prima dell'alta marea manovrammo per



ormeggiare la barca lungo quel tratto di banchina di cui avevamo verificato la consistenza della zona di appoggio e affiancammo la barca al molo, avendo cura di tenerla leggermente sbandata sul lato della banchina. Mentre la marea scendeva ci fu molta trepidazione quando la barca si appoggiò con il piombo della deriva sul fondo... ma tutto funzionò alla perfezione: in meno di quattro ore la carena fu grattata e brasivata per ricevere un'abbondante passata di pittura antivegetativa.

Nessun problema per rimettere lo scafo in galleggiamento e il Comandante, visibilmente soddisfatto dell'operazione, ci concesse un giorno di permesso da trascorrere a Londra. Non tutti andarono perché, nel frattempo, accanto alla *Stella Polare* si ormeggiò *Crackerjack*, una barca inglese armata tutta al femminile, skipper compreso, che avrebbe partecipato alla regata Plymouth-La Coruña. La gita londinese fu, infatti, rifiutata da alcuni che preferirono restare a bordo con la prospettiva di intrattenere le nuove amiche che, senza esitazione, accettarono di essere ospitate in una barca spaziosa e accogliente.

In realtà fu molto apprezzata la logistica della "*Stella*", che diede il meglio di sé mettendo a disposizione comode cucette e tante tavolette di cioccolata dei viveri di emergenza oltre al solito buon chianti, che mette sempre tutti d'accordo. Va detto che allora, sulle navi della M.M., in materia di donne esisteva la regola inderogabile che imponeva un principio fondamentale: "tutto ciò che succede fuori dagli stretti (Gibilterra e Suez) non è mai avvenuto".

Ricamo sulla cravatta ufficiale di *Crackerjack*



Il giorno 29 luglio iniziò la regata. Sulla linea di partenza, dal *Royal Yacht Britannia*, con a bordo il principe consorte Filippo di Edimburgo, venivano alzate le bandiere previste per la procedura delle partenze, che erano scaglionate. Alle 12:00 la classe "A" dei grandi velieri: *Gorch Fock*, *Sagres*, *Statsraad Lehmkuhl* e *Christian Radich*. Alle 12:30 la "B Division I" delle barche superiori



alle 40 tonnellate: *Stella Polare*, *Astral*, *Urania*, *Malcolm Miller*, *Falken*, *Gladan*, *Arminel* e *Larvik*; alle 12:45 la classe "B Division II" delle barche inferiori alle 40 tonnellate: *Zulu*, *Najade*, *Iroise*, *Sereine*, *Halcon* e *Duenna*.

La rotta da Plymouth alle Canarie, in estate e in condizioni meteorologiche normali, avrebbe favorito le imbarcazioni meglio attrezzate per le andature portanti.

Stella Polare, una bella barca classica



Grazie a una fortunata situazione meteorologica, dopo la partenza il vento iniziò a provenire da un poco probabile SSW e continuò così per circa due giorni. Giunti al traverso di Ouessant, a ponente della Bretagna, il vento girò verso ponente e poi si stabilizzò da Nord.

La Spezia. All'arrivo saluti e complimenti dall'Ammiraglio Ciccolo

La *Stella Polare* non aspettava altro; dimostrò la sua ottima attitudine a bolinare e, dopo tre giorni dalla partenza passò all'andatura con spinnaker avendo già guadagnato un bel vantaggio di decine di miglia sulle dirette concorrenti.

Per circa quattro giorni la navigazione proseguì così, percorrendo circa 160/180 miglia nelle 24 ore e, rispetto alle posizioni delle altre barche che, come da istruzioni di regata, dovevano essere comunicate via radio giornalmente alle ore 12, ci sentivamo ragionevolmente certi di vincere in tempo reale. Arrivare primi in tempo reale è molto gratificante, ma le regate si vincono con i tempi compensati e, in questa navigazione eravamo tallonati dalla barca inglese *Zulu*, che dimostrava di essere veloce, ben equipaggiata e alla quale pagavamo un compenso di molte ore.

A circa 250 miglia dall'arrivo, intorno alle 22, in barba alla privacy, mentre tutti ascoltavamo dall'altoparlante della radio HF (18 Watt) una lunga e complicata telefonata tra il nostro Commissario Guazzotti e la moglie riguardo le prenotazioni dell'aereo e dell'albergo a Tenerife, il vento iniziò a calare e, con il solito coro di imprecazioni sulla jella indotta dallo sbilanciarsi a fare previsioni sull'arrivo, cominciammo un posto di manovra che durò



l'intera nottata. Facemmo diciannove cambi di vele in successione: alternavamo lo spin leggero al drifter, cercando di orzare per farlo portare, ma la lancetta dello *speedometro* (brooks&gatehouse) non si schiodava dal misero 1 o 1,5! Provammo a dare due mani di terzaroli alla randa per far arrivare più aria allo spin leggero; qualcuno mandò a riva della mezzanella la carbonera che aveva la fama di possedere poteri magici, oltre che di spinta propulsiva, ma senza alcun



Da sinistra:

Lavori alla carena durante la bassa marea

Stella Polare si avvicina alla linea di partenza



Sotto, mezz'ora alla partenza e la barca inglese *Zulu* ci marca da vicino



risultato apprezzabile. Evitavamo di dirlo, ma tutti pensavamo che cento miglia indietro c'era un buon vento che stava spingendo le altre barche, *Zulu* in testa, facendo orribilmente diminuire il bel vantaggio che avevamo guadagnato.

Fatto giorno, una leggera brezza da NE mosse la lancetta prima a 3 e poi a 3,5. Fu mandata su tutta la randa mentre lo spin iniziava a portare meglio, sempre meglio, e tutti, facendo finta di nulla, ci mettemmo a rassettare la coperta che era ancora ingombra di sacchi, scotte leggere e alcune vele da sistemare. Chi scrive scese sottocoperta e, dopo un lungo lavoro di pompaggio alla cucina ad alcool, mise a soffriggere l'aglio per condire la sua specialità: spaghetti aglio, olio e peperoncino che, appena pronti, divorammo con l'approvazione di tutti.

Passata l'angoscia della notte, nel corso del collegamento delle 12, verificammo che le posizioni relative erano rimaste più o meno le stesse e, da vari indizi, cominciammo a sospettare che *Zulu* desse posizioni molto approssimative per trarci in inganno. Il vento raggiunse i 13 nodi stabili e, avvicinandoci all'isola di Tenerife,

rileggemmo bene le istruzioni di regata che riportavano testualmente: "*The finishing line bears 180° from the lighthouse at the northern end of the breakwater of Santa Cruz Harbour. Vessels must cross this line within 8 miles of the lighthouse.*"

Per onorare la nazione dove andavamo a vincere, issammo uno spin rosso-giallorosso, anche perché non ne avevamo uno con i colori italiani; fu una scelta indovinata perché gli spagnoli ci riservarono un'accoglienza calorosissima. Un rimorchiatore si avvicinò salutandoci con lunghi segnali acustici e con getti d'acqua colorati. All'arrivo ci spiegarono che la barca spagnola *Halcon* si era ritirata a La Coruña per problemi all'albero e la gente, non amando particolarmente gli inglesi di *Zulu*, riversava tifo e simpatia per noi. Trascorse le ore di handicap che pagavamo a *Zulu*, ci rasserenammo, godendoci la vittoria e le tante dimostrazioni di affetto alle quali non eravamo preparati.

Dopo oltre un giorno e mezzo dal nostro arrivo, quando avemmo notizia che *Zulu* stava per arrivare, ricordandoci gli sfottò ricevuti a Plymouth dallo stesso equipaggio, riguardo alla quantità, giudicata eccessiva, delle provviste che stivavamo in cambusa, uscimmo in mare e li salutammo di controbordo con una scopa issata a riva e, dimostrando fratellanza marinaresca, chiedemmo loro se avessero necessità di gallette, acqua e altri viveri di conforto.

Terminammo la campagna navale in un clima di soddisfazione ed euforia. Arrivati a La Spezia, dopo i saluti e i complimenti dell'Ammiraglio Giovanni Ciccolo (Maridipart La Spezia) in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore della Marina, facemmo una ulteriore uscita in mare a favore della troupe televisiva della Rai, che realizzò un bel servizio che andò in onda nel corso della Domenica Sportiva di quella settimana.

Il mio Montanelli

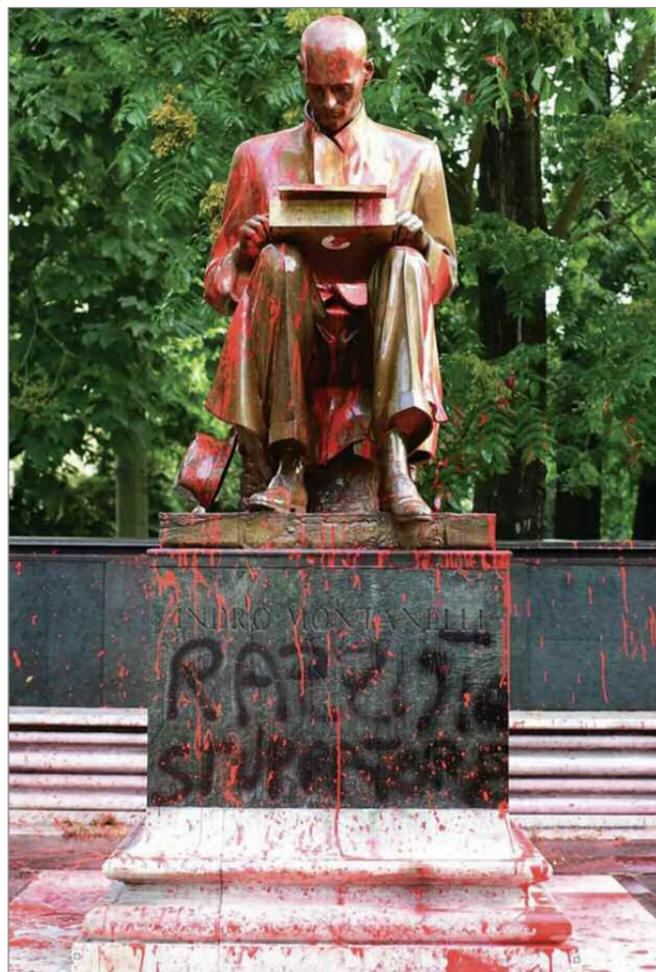
Enrico Cemuschi
Socio del Gruppo di Pavia

AVVERTENZA LEGALE

L'opera omnia di Indro Montanelli, principe riconosciuto dei giornalisti italiani del secolo ventesimo, è custodita dall'omonima Fondazione, amministrata, mi è stato detto, da una nipote. Chi scrive ha avuto l'onore di scambiare alcune lettere con Montanelli. Cinque furono pubblicate, con le relative risposte, su *Il Giornale* e sul *Corriere della sera*. Due furono scambi epistolari personali e privati, repliche incluse, e tali rimarranno. Quello che segue, pertanto, è qualcosa di simile a ciò che scrisse, nel 1948 Giovannino Guareschi, il grande creatore del *Mondo piccolo* di Don Camillo e Peppone, quando spiegò ai suoi lettori che:

"Ebbene, qui occorre spiegarsi: se i preti si sentono offesi per via di Don Camillo, padronissimi di rompermi un candelotto in testa; se i comunisti si sentono offesi per via di Peppone, padronissimi di rompermi una stanga sulla schiena. Ma se qualcuno si sente offeso per via dei discorsi del Cristo crocifisso niente da fare: perché chi parla nelle mie storie non è il Cristo, ma il mio Cristo: cioè la voce della mia coscienza. Roba personale, affari interni, miei. Quindi: ognuno per sé e Dio per tutti".

Montanelli svolse, non solo per me, ma per almeno qualche milione di persone verificate dalla "Accertamenti diffusione stampa", una funzione, se non di coscienza, certo non troppo diversa da questa; vale pertanto il discorso, tutto interiore, di cui sopra.



Tra sé e sé

M. "Allora sei contento?"
C. "Di che?"

M. "Che mi hanno imbrattato. Vernice rossa gettata in corsa"
C. "Ma cosa dici! Figurati se approvo una cosa del genere"
M. "Ascolta, qui non siamo *in camera caritatis*, ma nella tua scatola cranica, più sicuro di così si muore, quindi fuori il rospo"
C. "Mettiamo subito le cose in chiaro, non sono un teppista e trovo ridicola la motivazione (sempre che un atto del genere abbia uno scopo diverso dalla ragazzata) del razzismo nel 1935"
M. "Su questo hai ragione due volte"
C. "Perché due?"
M. "La prima è facile: si è trattato di una moda arrivata, come sempre in ritardo, anche da noi. Siamo un popolo di scimmie che imitano, male, gli uomini. In America buttano giù le statue degli eroi sudisti; eroi veri da 10 contro uno e che ci hanno spesso lasciato la pelle, e se la sono presa persino con Cristoforo Colombo"
C. "Modaioli, pertanto"
M. "Sì, e anche vigliacchi. Se fossero venuti in corteo, a volto scoperto e a tirarmi le uova la cosa poteva avere anche un senso. Così è solo per vantarsi al bar con gli amici o, peggio, con la ragazza (o ragazzo) di turno"

C. "Tu avevi usato la parola vigliacchi in quello stesso posto quando ti avevano sparato, proprio lì"
M. "Sì, nel '77, mi sembra"
C. "Ma come, non ti ricordi il giorno esatto?"
M. "Cosa vuoi mai. Gli anni sono tanti e ne ho viste di tutti i colori"
C. "Qualcuna l'hai anche inventata"
M. "Di quello parleremo dopo, se vuoi, comunque se ho modificato oppure aggiunto o ribadito qualcosa, l'ho fatto bene; senza cioè quel gusto per il *Grand Guignol* che aveva Malaparte, il quale faceva lo stesso, come tutti d'altronde"
C. "Eterni rivali"
M. "Lasciamo stare. Qui, ripeto, siamo tra due parietali e un occipitale, quindi sii sincero"
C. "Per la verità di dubbi ne ho due o tre"
M. "Comincia dal primo"
C. "Come ho detto prima, sotto sotto sei contento"
M. "E vabbè, sì"
C. "Perché? Non si tratta certo di amore per la pubblicità. Non sei dimenticato, ma citato quotidianamente e ristampato in continuazione"
M. "Beh, per dirla tutta mi sentivo incompleto, ma essendo, o pensando di essere, un uomo di buon gusto ..."
C. "Dai non fare il misterioso, non sei certo un poeta ermetico"

M. "Il Cielo me ne scampi e liberi. Tutti sanno cosa pensavo di certe forme di cosiddetta arte e ancor più degli artisti in questione"
C. "E allora?"
M. "Diciamo che i Montanelli, con gli scultori, non hanno mai avuto fortuna. Sai come l'hanno chiamato da sempre, in paese, il mio illustre avo risorgimentale, Giuseppe Montanelli?"
C. "Sì, il cacalibri, per via di quella pila di volumi che gli hanno scolpito sotto il sedere, ma era veramente un parente ... Lasciamo perdere e veniamo al sodo. Il monumento, che io non ho certo voluto, non è poi così male, ma mancava di qualcosa"
C. "Ovvero? Lo so che sei un narratore in Servizio Permanente Effettivo anche nell'al di là, ma qui lo spazio è poco"
M. "E qui ti dò ragione. Ho sempre preteso da me stesso e dagli altri la concisione, a partire dall'editoriale: mai oltre due colonne in prima pagina"
C. "Altri tempi, adesso sembrano i manifesti della chiamata alle armi o l'annuncio dei comizi elettorali"
M. "Chi scrive troppo non ha niente da dire, comunque torniamo alla statua. Ha due peccati, uno veniale e uno mortale"
C. "Cominciamo da quello mortale"
M. "Tutti hanno scritto, in omaggio alla versione corrente - anzi - vulgata, come diceva il professor Renzo De Felice, pessimo scrittore, ma persona onesta, che lo scultore si è ispirato, con poca fantasia, a quella celebre foto scattata da Fedele Toscani nel 1940"
C. "Perché? Non l'ha fatta lui?"
M. "Eccome se l'ha scattata lui, era un fotoreporter di razza, un artista dall'intuito e dalla tenacia eccezionali"
C. "E allora?"
M. "Quello scatto risale alla notte tra il 24 e il 25 ottobre 1942. Fu il primo, grande e pesantissimo bombardamento aereo inglese su Milano. E io ero seduto su un pacco di giornali della resa del giorno prima, perché non era stato possibile stampare l'edizione del giorno dopo, né andare ai tavoloni della redazione a causa dell'allarme. Avevo del lavoro da fare e non andai al rifugio. Per la verità sembrava finita ma poi arrivò la seconda ondata, e che nespole! Rimasi lì e fui fortunato. La foto, comunque, era già stata scattata e Toscani della Publifoto era proprio bravo. Le incursioni di prima, quelle del 1940, erano state roba da ridere al confronto. Per l'estate 1942 avevano già ricostruito tutto, a parte le due dozzine di morti, ovviamente. Quella sola notte del '42 furono 6 volte di più. Per questo ti chiedo: Perché retrodatare quello scatto? Per non ricordare che in quegli anni le bombe le sganciavano, di notte e alla cieca, o quasi, dove la va la va, i vincitori? Per ingraziarsi? No, non fa per me. Io certe mimetizzazioni non le ho mai commesse. Né nei miei articoli, né nei miei libri o alla televisione"
C. "E il peccato veniale?"
M. "Gli antichi romani le statue le coloravano, e facevano benissimo. Noi, oggi, no e, diciamolo pure, un po' di quel rosso mi ha fatto star meglio. Se i pompieri ne lasciassero una macchia sola, piccolina, mi farebbero un piacere personale"
C. "Non capisco"
M. "Ho fatto la Guerra d'Etiopia senza danni. In Spagna pure. Sono stato, come giornalista, in tanti paesi dove le fucilate, le cannonate e le bombe fiocavano. Certo non mi esponevo in prima linea, i lettori chiedevano articoli, non necrologi, ma si poteva benissimo morire ugualmente anche in un albergo polverizzato tutto d'un tratto ad Helsinki. Poi è stata la volta della Grecia. Mi hanno preso a cannonate, a terra e in volo, e mi sono buscato pure un principio di tifo, ma anche quella volta è andata bene. Dal 1942 ho fatto l'italiano

(ormai eravamo tutti in prima linea sotto le bombe, americane di giorno e inglesi di notte) fino all'armistizio. Sono sopravvissuto al casino successivo all'armistizio e perfino alla prigione tedesca. Mai un graffio. Paura tanta, e avrei voluto vedere, con in più la fame, vivendo alla macchia e lavandomi nelle fontane pubbliche, e poi il terrore angosciante del futuro, dal destino del giorno dopo alle prospettive della vita, umana e professionale (avevo e ho solo questo mestiere) al termine di quella che era ormai, dal 1943 in poi, una follia collettiva bella e buona. L'unico sangue che ho versato, anche in seguito in giro per il mondo, era quello delle lamette da barba. Nel 1977, invece, ho pagato. Mi è andata bene anche quella volta, ma mi sono sentito a posto, almeno un poco, con i troppi ricordi e le troppe persone e cose che avevo visto, ammirato e, viva Iddio, compiuto. Quindi avevo intuito giusto"
C. "Sì, ma per il resto hai sbagliato tutto"
M. "Il resto cosa. Guarda che qui dentro il gioco funziona anche a parti invertite. Tu sai (o credi di sapere) cosa mi frulla per il capo, ma io faccio lo stesso, bischerol"
C. Provo un certo disagio, ma lo lascio continuare
M. "Avevi ammesso, più che detto, che c'erano un altro paio di questioni"
C. "Beh le accuse di aver inventato ..."
M. "Ti ho già detto che quelle non c'entrano. Non sono certo Michelangelo o Leonardo Da Vinci, ma prova ad accusarli di essersi macchiati di vernice i vestiti. Chi sei? La maestrina dalla penna rossa?"
C. "Sì, lo ammetto, ci sono un altro paio di cosette"
M. "Che cosette e cosette. Qui dentro è peggio della Cassazione a sezioni riunite. O dentro o fuori, o colpevole o innocente. Sii sincero con te stesso, non puoi barare"
C. "L'hai voluto tu", sospiro.
M. "No, tu"
C. "Primo: hai scritto cose molto belle sulla Marina italiana, ma anche altre molto infelici. E questo, lo sai, è il mio campo"
M. "Proprio perché è il tuo settore te lo lascio tutto e non contesto una virgola di quello che potresti dire o che scrivi"
C. "E allora come la mettiamo?"
M. "Sono stato un uomo del mio tempo. Ho assistito alla Rivista navale in onore di Von Blomberg, nel 1937, subito prima di andare a cacciarmi nei guai, per via della presunzione e del gusto della battuta che sono la maledizione di noi toscani, in Spagna. Tu non hai un'idea o, se ce l'hai devi moltiplicarla per cento, di come ci sentivamo noi italiani, quell'anno e in seguito. Eravamo (e siamo) un popolo di frustrati tirati su da una razza, maledetta, di intellettuali capaci solo di sputare addosso ai propri concittadini o ai vicini che parlavano la medesima lingua. E questo a partire da Dante, scrivendo solo per sé stessi o per il principe di turno (salvo crocifiggerlo al momento della caduta). A quel tempo ci illudemmo tutti, o quantomeno lo pensò il 99% della gente, di essere qualcosa di diverso"
C. "Forse siamo qualcosa di diverso"
M. "Alludi al Miracolo economico? Al fatto che lo Stato, grazie al Re, Vittorio Emanuele III, è sopravvissuto alla guerra? Al fatto che, a differenza dei tedeschi, non è mai stato girato un film intitolato *Italia anno zero?*, pellicola al cui confronto *Paisà* e perfino *La ciociara* sembrano opere di Walt Disney? Oppure ti riferisci ai cosiddetti "anni di piombo", altra definizione forestiera fatta propria da troppi miei colleghi che non sanno far altro che ripetere, male, quello che è già stato scritto o pensato all'estero qualche anno prima? So benissimo che c'erano 500 terroristi in attività,



fiancheggiatori a parte, combattuti da 500 carabinieri, scelti uno a uno, dal povero generale Dalla Chiesa mentre gli altri 55 milioni di italiani pensavano ai fatti propri e non certo a fare né la rivoluzione né un altrettanto improbabile colpo di stato. Il nostro popolo, e nota che non dico, come certi politicanti e intellettuali cattivi maestri al loro seguito, "Questo popolo" - a differenza di altre culture - sarà anche acefalo, ma ha i fianchi blindati e supera ogni crisi, disastro, epidemia o catastrofe provocata dalla natura o dagli uomini, progredendo sempre ogni generazione che passa, nessuna esclusa. Ma torniamo al punto"

C. "Sì, spiegati"

M. "La delusione, ti dicevo, fu grande. Non avevamo la cultura e l'esperienza, quantomeno in materia di cose di mare, di altri popoli anche se, a dire il vero e a pensarci bene, non ce l'hanno neppure i francesi, i tedeschi o gli spagnoli, per tacere dei russi. Credevamo che la guerra fosse una specie di torneo. Né Mussolini poteva dire, dal balcone, che eravamo battuti in partenza"

C. "Ci fu, però, chi lo fece, per iscritto, due mesi prima"

M. "Sì, l'ammiraglio Cavagnari. Ma fu l'unico. L'Aeronautica garantì, viceversa, sfracelli, mentre l'Esercito, di cui tutti conoscevano i limiti sin dai tempi della leva, seguì assieme alla nazione tutta. Tra parentesi Cavagnari lo vidi, nel 1937. Piccolo, elegantissimo, col monocolo e lo sguardo severo. Faceva paura. Arrivava e si creava il vuoto intorno a lui"

C. "E' per questo che hai scritto cose azzeccate (errori, diciamo così, tecnici a parte) sulla Marina italiana della Grande Guerra mentre per quella del Secondo conflitto mondiale hai esaltato le imprese dei singoli e condannato l'insieme?"

M. "Ma che dici? Non sono stato mica Trizzino! Anzi lo feci a pezzi, in prima pagina, nel 1966, dopo che aveva attaccato quel grosso (in tutti i sensi) galantuomo dell'ammiraglio Lais. Usai l'ironia, poi confermata dalle sentenze dei tribunali. L'errore vero l'avevo fatto la Marina una dozzina di anni prima di quel mio articolo, quando aveva portato in tribunale Trizzino dimenticando, come pure aveva ammonito il mio collega Aldo Fraccaroli, figlio di Arnaldo, "che i processi si sa come iniziano, ma mai come finiscono". Avrebbero dovuto liquidarlo con un libello tipo i miei di quegli anni, anziché agire, da uomini d'onore, nel campo, ben più insidioso di Punta Stilo o

Matapan, degli avvocati, dei cancellieri e dei capelli spaccati in quattro tra *intentio* e *ratio*"

C. "Insomma, il tuo giudizio era quello della gente"

M. "Quantomeno di quella frazione del pubblico, evidentemente non maggioritaria in sede elettorale, ma importante dal punto di vista editoriale, sedotta dall'idea dei tradimenti, delle fasciose spie slave, dell'Orient-Express eccetera"

C. "Hai avuto però degli anni per ricrederti"

M. "Non sono, e non ho mai preteso di essere, un'enciclopedia. Un giornalista deve sapere un po' di tutto e avere il polso del pubblico. Deve informarlo, non educarlo, come voleva fare invece Mussolini, definitosi primo giornalista d'Italia (ed era bravo), ma che si comportò, in realtà, da quello che era davvero: un maestro di scuola che pretendeva di educare, come alle elementari, una nuova generazione di italiani. Persino il Gran consiglio era fatto come un'aula, con uno scaleo che rialzava il tavolo del Duce rispetto agli allievi cui veniva imposto, in apertura, persino l'appello nominale, Balbo, Bianchi, Ciano, De Bono, De Vecchi, Grandi, come se fosse la Seconda B. Da direttore, poi, anche se sotto il profilo amministrativo lo sono sempre stato piuttosto *sui generis*, di tempo ce n'era ancora meno"

C. "E quindi?"

M. "Mi sono basato, per le questioni, come dici tu, navali, su Rosario Romeo, grande economista e storico, ma anche uomo di raro pessimismo, peggiore persino del mio, ultimi tempi inclusi. Di un'erudizione eccezionale, mi ha spesso criticato per date o citazioni, ma non gli ho mai attribuito sentimenti d'invidia, anzi gli ho sempre lasciato carta bianca. La sua delusione, da uomo del sud e, per di più, originario della Sicilia (come erano e sono, non a caso, Trizzino e quasi tutti i suoi epigoni: una bega regionale, più che una questione nazionale), fu - se possibile - maggiore della mia. Pertanto non mi pento di nulla, anzi, e concludo invocando un'aggravante: "Se certi giudizi, ora rivelatisi ingenerosi o, addirittura, campati per aria, sono filtrati è perché scriveva bene, e io ho sempre pagato per i miei sbagli e per quelli altrui, ma non ho mai ammesso sulle mie pagine un autore sciatto o sgrammaticato".

Conclusione

Il resto del dialogo, dedicato ad altre questioni, non ha importanza, quantomeno nell'ambito di queste pagine. Mi sia concesso, tuttavia, un ultimo ricordo di carattere personale. Andando all'Università due disgraziati (chi scrive e un suo compagno di studi dal primo giorno di Giurisprudenza, in seguito io suo testimone di nozze e lui testimone mio) compravano regolarmente *Il Giornale* di Montanelli in una piccola edicola sotto i portici di via Zamboni, a Bologna. Non era in esposizione e il giornalaio ce lo passava pressoché furtivamente con preghiera di non farlo vedere. Essendo giovani e incoficienti lo piegavamo accuratamente con la testata ben visibile fuori prima di infilarlo nella tasca della giacca (a quei tempi si andava a lezione con la cravatta). Era una bandiera per chi non seguiva la corrente, rumorosa e minoritaria, di quei tempi, ed aveva in prima pagina un piccolo pezzo, spesso azzeccato, intitolato *Controcorrente* opera, come sempre, di Indro Montanelli, coscienza di complemento e ausiliaria magari non sempre al meglio della forma, ma ancora oggi preziosa, perché il coraggio, per di più pagato di persona, non passa mai di moda.



Quando fantasia e passione si fondono con il respiro del mare

L'abilità di Gioacchino Visaggio, sempre alla scoperta di nuovi orizzonti

Emmanuela Monego - Socia del Gruppo di Roma

Gioacchino Visaggio, amico e socio del Gruppo di Civitavecchia, nonché del gruppo di modellisti "Centumcellae" (gmcentumcellae@ipmsitalia.it) non smette mai di navigare. I tanti porti raggiunti (cioè i premi e riconoscimenti ottenuti: 36 ori e 26 Best, per citare solo i più importanti e prestigiosi) non sono approdi definitivi, ma semplici tappe di un percorso che va arricchendosi nel tempo di esperienze e motivazioni.

L'ultima creazione completata potrebbe essere definita "una nave in divenire": non c'è solo l'imbarcazione, il "*Bluenose* in cantiere", realizzato in scala 1:100, perfetto in ogni suo accurato e nitido particolare ma anche l'ambiente che lo circonda, cioè il cantiere di manutenzione, ricostruito con vivacità nei minimi dettagli. Mancano solo i mastri, gli operai e i marinai, ma non faticiamo a dar loro vita con la nostra fantasia, a vederli con gli occhi dell'immaginazione grattare lo



Gioacchino Visaggio

L'Amerigo Vespucci



La goletta *Bluenose II* in ingresso a New York

Foto tratta dal volume *Gli ultimi mohicani degli oceani* di J. E. Palkiewicz, per i tipi di Mursia

scafo issati sullo zatterino, o tendere la catena dell'ancora davanti al bidone di grasso. Come persino gli attrezzi d'epoca siano stati riprodotti minuziosamente, è un segreto di magia e di passione, qualcosa che va ben oltre la semplice hobbistica. Il *Bluenose*, iscritto nel registro navale della provincia canadese della Nuova Scozia, era una goletta aurica a 2 alberi; venne costruita nel lontano 1920 e varata il 26 marzo dell'anno successivo. In quel periodo i pescatori delle province marittime canadesi e del New England avevano



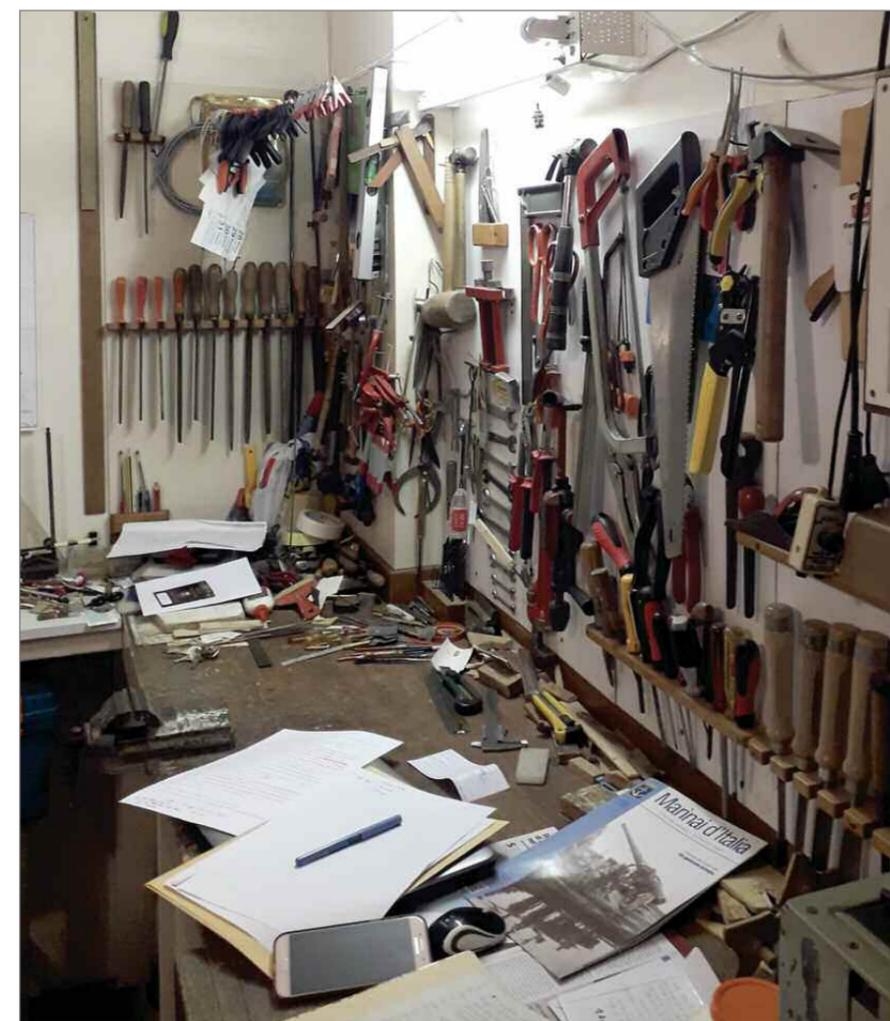
costruito schooner così veloci e adatti a quei mari spesso in burrasca, da poter uscire e rientrare il più presto possibile in porto. Questi incalliti marinai non mancavano di ironizzare sulle sorti delle ben più costose imbarcazioni americane che si sfidavano nell'America's Cup. Quando, nel 1920, una di queste prestigiose regate venne annullata a causa del vento, un giornale di Halifax lanciò la sfida di un tro-

feo, l'International Fisherman's Trophy, che prevedeva una regata tra le golette-peschiereccio canadesi contro le corrispettive statunitensi. La regata divenne pertanto una sfida annuale. Ecco quindi che il *Bluenose* nasce nell'ottica del Trofeo, con l'alberatura visibilmente più alta e la chiglia più profonda rispetto alle canoniche golette-peschiereccio. Una curiosità: il suo nome deriva dagli abitanti della

Nuova Scozia, chiamati "Nasi blu" (*Bluenose* appunto), a causa del clima rigido di quella Provincia. Dislocava 285 t; la lunghezza f.t. era pari a 54 m., la larghezza 8,20 m. mentre l'immersione era pari a 5,1 m. La struttura era di legno e l'albero di maestra misurava ben 38,3 m., la sua superficie velica era pari a 1,012 mq.; l'equipaggio contava su di 22 persone (6 ufficiali, 1 capocuoco e 15 marinai).

Per anni batté in velocità tutti i pescherecci che si affacciavano sui banchi del Nord Atlantico (dopo il varo, quindi con l'opera viva perfettamente pulita, alla guida del famoso skipper Angus Walters, vinse la "coppa dei pescatori" dedicata all'imbarcazione più veloce). Nel 1938 corse la sua ultima regata; fu quindi svenduto e trasferito nel Mar dei Caraibi dove venne adibito al trasporto delle banane, mentre durante il 2° conflitto mondiale venne utilizzato per trasportare dinamite e fusti di combustibile di contrabbando. A causa di una tempesta al largo del Mar dei Caraibi, il 29 gennaio 1946, la goletta affondò al largo di Haiti su di una scogliera corallina. Nel 1963 fu varata la nuova goletta *Bluenose II*, esatta replica della precedente con l'aggiunta di due motori Caterpillar da 250 CV cadauno, progettata da William Roué e realizzata nei cantieri navali "Smith & Rhuland Lmt" di Lunenburg (Nuova Scozia), che nei mesi estivi veleggiava principalmente nelle acque canadesi in servizio di Pubbliche Relazioni per lo Stato della Nuova Scozia.

Per l'ossatura del modello Visaggio ha usato compensato da 4 mm.; il fasciame è di noce, non chiodato, da 3x1 mm. e 4x1 mm. con rinforzo interno di colla vinilica e stoffa (in modo che nel tempo non subisca lesioni), il ponte di coperta è di compensato di betulla (1 mm.) rivestito con listelli di faggio (3x1 mm.). Per simulare la pece ha impiegato del cartoncino bristol nero, tagliato in strisce da 1,5 mm. Il "*Bluenose* in cantiere" è stato verniciato con pittura di colore bianco per gli orli, interno murata, cabinato e accessori; il nero per l'opera morta e il rosso per la carena. Le sovrastrutture sul ponte sono di compensato e noce, essendosi egli attenuto pedissequamente ai piani di costruzioni della goletta. L'alberatura è di noce, le manovre dormienti con arridatoi a bigotte da 3 mm. mentre le landre sono in ottone. Visaggio ha realizzato il sartame con corda di canapa nera da 1-0,75-0,50 e 0,25 mm.; per l'attrezzatura velica ha usato invece canapa grigia, a rappresentare il cordame usurato, di diametro da 0,50 e 0,25 mm. Il bompreso è armato con catene da 1 mm. e bigotte da 2 mm.; i bozzelli, doppi o tripli per ritenute del boma e del paranco delle imbarcazioni adibite alla pesca, variano da 3 a 4 mm. Le 4 imbarcazioni per la pesca (in realtà le imbarcazioni erano 8, 4 per lato, sovrapposte) sono in compensato di betulla da 0,5 mm.





Lo scalo del cantiere è stato costruito sulla falsariga di quelli procidani, a lui tanto cari perché gli ricordano la sua infanzia... la terra proviene addirittura da uno di questi. L'invasatura e i vasi sono di legno di noce chiaro, come la barca verniciata di grigio con remi che nel cantiere veniva utilizzata per servizi vari. Visaggio ha aggiunto due zatterini, di compensato da 0,5 mm., di colore nero, che si usavano per la pulizia della carena; il paranco dei basoli, di compensato di betulla da 0,5 mm., è verniciato con pittura di ferro metallico e invecchiato. Completano l'opera d'arte: un bidone con grasso animale, sporco di fuliggine su una brace di legno con supporto che serviva ad ingrassare lo scalo, 2 ancore "ammiragliato" con catene da 2 mm., un rullo per cavo d'acciaio costruito di compensato da 0,5 mm. e pitturato di grigio, una bitta per dare volta ai



complesse dei traghetti Napoli-Capri, su cui svolse i primi anni di attività lavorativa. L'evoluzione della sua abilità di modellista, che ha dato frutti sempre più impegnativi e perfezionati, si è svolta nel segno della pazienza e dell'originalità: niente scatole di montaggio, ma semplici fogli di compensato di diverso spessore tagliati, rifiniti e collocati ciascuno al suo posto con tanta attenzione, precisione, e soprattutto amore e cura, senza mai andare di fretta. Il suo principio ispiratore è fare quello che non è stato ancora fatto dagli altri; Visaggio sceglie i soggetti del suo lavoro in base alla rarità, seguendo sempre le vie meno battute. Dopo la scelta vengono i disegni in scala, studiati con minuzia millimetrica, e il paziente intaglio del legno e degli altri materiali (tondini metallici, fili, cordini e stoffe) tramite una miriade di attrezzi preziosi -primo fra tutti il tornio che si è costruito da solo- diligentemente allineati lungo le pareti di un box-garage in cui ogni centimetro cubo di spazio viene ottimizzato nel modo migliore; infine il colore, distribuito con mano da miniaturista esperto. Alla sua attività Gioacchino Visaggio dedica da sempre la parte migliore della propria giornata, cioè il tempo "senza stress", libero da impegni e pensieri, e mai per un intervallo superiore a due ore, per evitare che il lavoro venga inficiato dalla stanchezza e dall'impazienza di finire. Presto e bene non vanno insieme, dice l'antico proverbio: se pensiamo che le creazioni più originali richiedono l'assemblaggio di centinaia e centinaia di piccolissimi pezzi fatti praticamente dal nulla, possiamo capire come la lavorazione di un modellino si protragga per anni, un tempo che al profano sembra incredibile. Un esempio che valga per tutti? *L'Elettra*, premiata con il Best di categoria nel febbraio 2020, e completata anche grazie ad un salvataggio ai limiti del possibile: ciascuna fiancata del modellino richiedeva dai 500 ai 600 pezzi di noce (legno che imita il tek di cui era fatta



la nave di Guglielmo Marconi), con un consumo tale di materiale da esaurire sul più bello le scorte di legname di cui l'autore disponeva. Fortuna volle che un amico premuroso riuscisse a scovare il prezioso materiale in un monastero sperduto sui monti del messinese, a farlo spedire e giungere a destinazione; dopo tante peripezie, non poteva che nascere un capolavoro, e infatti basta scorrere con lo sguardo, con o senza lente di ingrandimento, i dettagli del ponte per rendersi conto di come il modellismo diventi perfezione, e possa quindi essere definito arte a pieno diritto. *L'Elettra*, il *Rex*, il *Gennargentu*, la *Flore*, la *Queen Mary 2*, la pirofregata *Borbone*, il *Vespucci* sono veramente oggetti d'arte, preziosi pezzi unici da collezione. A chi gli chiede quale sia il suo sogno nel cassetto, Visaggio risponde che non ha sogni, perché ha già raggiunto tutti i traguardi immaginabili, e in termini di premi e riconoscimenti non potrebbe aver ricevuto soddisfazioni maggiori. Ma si sa che ogni artefice (sarebbe più giusto, in questo caso, dire "ogni artista") è sempre in competizione con se stesso, e che questa gara spesso dura per tutta la vita: così, mentre il "*Bluenose in cantiere*" attende che i lavoratori intorno allo scafo si attivino per tirarlo a lucido, ha già preso forma la chiglia del *Guiscardo*, ultimo modellino attualmente in lavorazione. Il nome rinvia agli antichi condottieri normanni che conquistarono il Sud Italia, ma il battello fu costruito nel XIX secolo in Inghilterra per il regno borbonico delle due Sicilie: varato nel 1843, era una pirofregata, con l'alberatura necessaria per navigare a vela e il sussidio del motore a vapore. Offre quindi un doppio stimolo per la fantasia del nostro modellista, che sicuramente non deluderà le attese dei suoi estimatori; non ci resta quindi che augurare buon vento al *Guiscardo*, ed attendere con entusiasmo che spieghi le vele.

Il Mediterraneo è malato

La Marina Militare gioca un ruolo centrale ma...

Salvo Consoli - Capitano di corvetta (CP)

Ai primi di luglio si è celebrata la festa del mare, una ricorrenza mondiale per il mar Mediterraneo come Mare di pace che abbraccia tutti i popoli che vi si affacciano, dedicata a tutti i caduti del mare, alla luce delle mutate condizioni geopolitiche. Ricorrenza inoltre utile per fare il punto sullo stato di salute delle acque, considerando che la nostra vita dipende dal *Mare Nostrum*, un concentrato unico al mondo per biodiversità, ma anche per storia, cultura, e unicità di paesaggi.

I romani che così lo chiamavano, avevano ben compreso l'importanza del Mediterraneo come risorsa di inestimabile valore da difendere e proteggere per la sua collocazione geografica che abbraccia Europa, Asia e Africa ed è al centro di sviluppo, economia e traffici mercantili. Oggi il quadro non è per nulla mutato e si è aggiunto il fronte inquinamento, sfruttamento delle risorse ittiche e riscaldamento globale.

Con il decreto legislativo n. 228 del 2017, che introduce la revisione e integrazione del Codice della nautica da diporto, è stata istituita la giornata nazionale del mare e della cultura marinara per sensibilizzare l'importanza del mare come risorsa unica di sviluppo sociale, culturale, scientifica, economica, ricreativa e di sopravvivenza alimentare e ambientale.

La Marina militare con i suoi mezzi navali e con il Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera è impegnata alla salvaguardia del risorse marine, alla vigilanza del traffico mercantile, alla ricerca e soccorso (SAR), alla sicurezza della navigazione, alla difesa del sistema ecomarino, del patrimonio ittico e faunistico, e di tutte le attività economiche che si svolgono sul mare con il concorso di altre forze di polizia. Attualmente il Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera è presente lungo le coste della penisola con una struttura di comando in grado di intervenire tempestivamente per ogni emergenza ambientale, di controllare 8.000 chilometri di coste, 25 porti internazionali e 80 nazionali. Oltre alla Marina Militare collaborano a questo specifico compito la Guardia di Finanza, la Forestale delle regioni a statuto speciale, la Protezione civile, i Vigili del Fuoco, i Carabinieri, la Polizia di Stato e le Polizie locali, talvolta anche le associazioni di volontariato. Tutte forze in campo che devono essere coordinate efficientemente.

Inquinamento marino

Il Mediterraneo, con una superficie totale di 2,5 milioni di km², accoglie inquinamenti liquidi che lo popolano e arrivano secondo alcuni studi a più di 10 grammi per litro; la plastica che galleggia danneggia la fauna marina e anche gli uccelli che la scambiano per cibo mentre i veleni in fondo al mare arrivano ad una densità di circa 2.000 oggetti per km².

L'inquinamento ha oramai raggiunto livelli veramente alti da sostanze radioattive, chimiche, spazzatura galleggiante, plastica, idrocarburi e altre sostanze inquinanti. Tanti veleni a volte invisibili ma assai dannosi per la salute dell'ecosistema marino e dell'uomo, dalle coste orientali allo stretto di Gibilterra per un perimetro che lambisce tre continenti: Africa, Asia ed Europa, con i suoi 46.000 chilometri di costa. Una ricchezza che appartiene a tutti i paesi che vi si affacciano e da cui traggono risorse fondamentali per l'economia.



Tra gli inquinanti che stazionano in fondo al mare ricordiamo le navi affondate con carichi di veleni che si stimano nell'ordine di un centinaio di unità¹. L'inquinamento marino origina anche da raffinerie di petrolio, industrie metallurgiche, allevamenti industriali, stabilimenti di fertilizzanti, le industrie chimiche, cartacee, gli scarichi fognari i quali sversano ogni giorno in mare ingenti sostanze tossiche mettendo in pericolo la salute dell'uomo che dal mare trae numerose risorse. Completano il quadro metalli pesanti, sostanze tossiche inquinanti, idrocarburi e così anche il pescato, specie di grosso taglio, ha una quantità di mercurio anche 20 volte superiore ai limiti stabiliti dall'Organizzazione Mondiale della Sanità.

Ci sono stime che valutano l'assunzione giornaliera di idrocarburi attraverso il cibo, di 3 microgrammi al giorno per individuo pari a una quantità 100 volte superiore a quella ritenuta tollerabile quotidianamente. I rischi principali per la salute umana avvengono attraverso l'ingestione di cibi, pesci e frutti di mare nei quali si accumulano le sostanze tossiche quali mercurio, piombo, plastica, ecc. Sulle coste bagnate dal Mediterraneo ci sono addensamenti urbani con circa 150 milioni di abitanti a cui consideriamo le centinaia di milioni di turisti che contribuiscono all'inquinamento marino con gli scarichi urbani. Questo inquinamento, che non fa notizia, è più rilevante di quello provocato dalle grandi catastrofi sia naturali che causate dall'uomo. Ogni anno dalle sole industrie della fascia costiera milioni di tonnellate di sostanze inquinanti



sono scaricate nel Mediterraneo dagli impianti industriali: le raffinerie di petrolio sono le principali fonti di inquinamento industriale di idrocarburi (con un rateo di quasi il 100%); altre industrie immettono cadmio per un 50%, fenoli al 100%. La componente metallurgica contribuisce con olii e zinco per circa il 90/100%. Le cifre sono di 85.000 tonnellate di metalli pesanti, 900.000 di fosforo, 200.000 di azoto, 47 tonnellate l'anno di policiclici aromatici: tutte sostanze pericolose per l'ambiente e per la salute umana, riversate in mare.

A tanto si aggiunge l'inquinamento proveniente dai fiumi, dagli scarichi civili senza depuratori, quello prodotto dal traffico marittimo e dagli incidenti di sversamento di sostanze inquinanti. La maggior parte dell'inquinamento proviene dalla industria manifatturiera e da quella dei fertilizzanti, con la presenza di mercurio, quasi per il 100%, piombo vicino al 50% mentre gli oli e le sostanze grasse sono a circa il 20%. Gli allevamenti industriali immettono inquinamento da fosforo a quota 95% e da piombo per oltre il 60%, mentre e la quasi totalità degli organo-clorurati proviene dalla chimica e dalla carta.

Nota

¹ In tale contesto giova ricordare l'arduo impegno svolto dal capitano di corvetta Natale De Grazia (vds: <http://www.comitatodegrazia.org/>) della Capitaneria di Reggio Calabria che indagando sull'affondamento della motonave *Rigel* aprì un capitolo rimasto ancora aperto in tema di veleni sommersi nel "Mare Nostrum". Il Comandante De Grazia si era messo sulle tracce delle navi dei veleni, che venivano utilizzate per inabissare sostanze tossiche, arrivando a scoprire intrecci pericolosi che potevano risolvere il mistero dei cargo affondati nel Mediterraneo, se non fosse morto improvvisamente in circostanze rimaste oscure.

La Spiaggia Rosa, situata a cala di Roto, a sud-est dell'isola di Budelli, è compresa nell'Arcipelago di La Maddalena



Per l'uomo la catena alimentare diventa quindi il mezzo di contaminazione, per cui sia vegetali marini, molluschi e grandi predatori come pesce spada, tonno, cernia, i datteri (peraltro vietati dalla legge) ecc., che sono spesso apprezzati come alimenti prelibati, diventano cibi pericolosi poiché ricchi di mercurio in particolare, che porta tutte le patologie dipendenti da inquinanti tossici (fino a quasi il 100% dei casi totali) con disturbi che si manifestano a lungo termine, specie per chi consuma più volte la settimana questa tipologia di cibo. In particolare gli inquinanti da idrocarburi causano problemi al sistema immunitario, i metalli pesanti danni al sistema nervoso, endocrino e riproduttivo e contribuiscono anche a malattie degenerative e tumori, gli organo-clorurati causano danni al sistema ormonale e così in questo percorso entrano in ballo altre malattie con l'arsenico che interessa l'apparato gastro intestinale, il cadmio l'apparato urinario e i fenoli che colpiscono la tiroide. L'inquinamento maggiore del mare viene dalla costa, dalla terraferma. Italia, Francia e Spagna da sole sversano la maggior parte degli inquinanti totali (scarichi industriali, acque da scarichi civili e dai fiumi) che ogni anno assommano a circa 300 km. cubi di acqua; poi c'è l'inquinamento causato dalle piogge che portano in mare rifiuti solidi e liquidi di ogni genere. Riguardo al traffico mercantile oltre un terzo della navigazione commerciale e mondiale solca le acque del Mediterraneo per un totale di oltre 12.000 navi con almeno 1/5 che trasporta solo prodotti petroliferi generando una fonte di inquinamento rilevante.

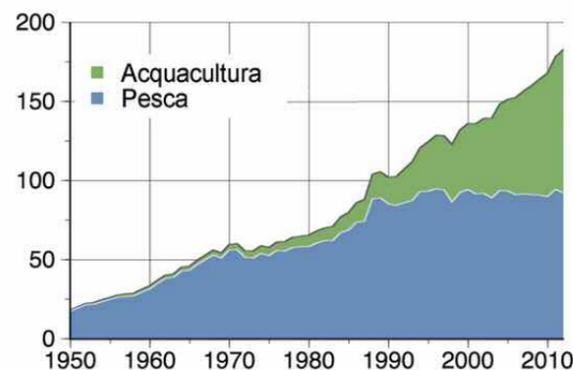
Azione giudiziaria

Nel 2019 sono stati 23.623 i reati commessi contro l'ecosistema marino del *Mare Nostrum* come risulta dall'Osservatorio nazionale Ambiente e Legalità di Legambiente; rispetto all'anno precedente si è registrato un incremento del 15,6% a indicare che la situazione peggiora nonostante le attività di polizia giudiziaria. L'azione di repressione di fatto ha registrato un ammontare di sequestri di beni per 520 milioni di euro con un incremento dell'11,2% rispetto al 2018 a testimoniare che nonostante tutto il lavoro non è abbastanza sufficiente.

Nave Marina Antinquinamento *Discoil*



Produzione mondiale dell'industria del pesce, in milioni di tonnellate

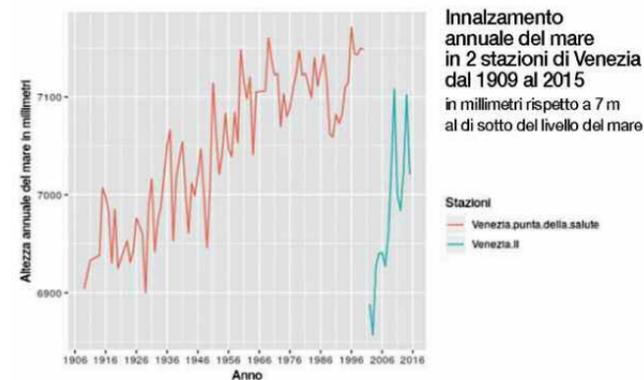


Spiccano tra i reati rilevati l'inquinamento da scarichi di acque a mare non depurate, pesca di frodo incontrollata, colate di cemento illegale e erosione della costa con perdita di dune che scompaiono insieme a metri di sabbia. All'apice della classifica dei reati quelli relativi al cemento illegale con quote che arrivano al 42,5% del totale dei reati con la regione Campania in testa, seguita dalla Puglia, Lazio, Calabria e Sicilia. A ruota seguono i reati ambientali con inquinamento del mediterraneo per carenze di depurazione delle acque con scarichi fognari e idrocarburi per un totale di 7.813 infrazioni accertate nel 2019 con una incidenza di oltre 1/3 dei reati accertati (33,1%) contro l'ecosistema marino. Circa i reati ambientali le aree più esposte si trovano in Sicilia tra cui la famosa "scala dei turchi" ad Agrigento, le isole Eolie e Lampedusa; in Campania la costiera amalfitana, la costa dal Salento fino al litorale calabrese inclusa l'isola di Capo Rizzuto; anche il delta del Po ha una posizione di tutto rispetto per il concentramento di rifiuti di plastica.

Sulla plastica c'è da evidenziare che il quantitativo stimato di ingresso nel mare si aggira sulle 570.000 tonnellate e con le prospettive di produzione in aumento sarebbe veramente grave per tutto il bacino Mediterraneo tenuto conto di paesi che persistono nell'inquinare a partire dalla Turchia, dall'Egitto e anche dall'Italia, seguita da Francia e Spagna. Il punto di svolta sta nel sistema di smaltimento e di riciclo del materiale plastico dove le percentuali a carico dei paesi inquinanti sono molto basse (solo la Francia arriva al 25%). La plastica e la microplastica sono già un inquinante ad alto rischio biologico, vengono ingerite dai pesci e dai molluschi e finiscono nella catena alimentare umana.

Pesca

L'attività di pesca ha raggiunto livelli tali da mettere a rischio la sopravvivenza di decine di specie marine con almeno il 62,2% di pescato dei livelli biologicamente insostenibili a livello globale. La Turchia è in testa a questa classifica con 280.000 tonnellate circa di pescato, seguita a ruota dall'Italia (oltre 180.000 tonnellate), mentre risultano assai inferiori i valori per la Spagna (circa 80.000 tonnellate) e la Grecia (intorno alle 70.000). In Italia al 22% dei reati contestati c'è la pesca illegale che ha registrato sequestri per 69.000 metri di reti illegali dannose per la riproduzione marina, 555.000 kg di pesce pescato e 7.500 attrezzi da pesca. Le maggiori aree colpite dal fenomeno illegale sono al



sud Italia (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia) ed il 52,3% di questi sono stati contestati dal Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera con il concorso delle altre forze di polizia, Polizia di Stato, Guardia di Finanza, Carabinieri e Corpo Forestale. In merito alla pesca illegale la classifica è guidata dalla Sicilia e a seguire la Campania, la Puglia, la Liguria e infine la Sardegna.

Innalzamento delle acque

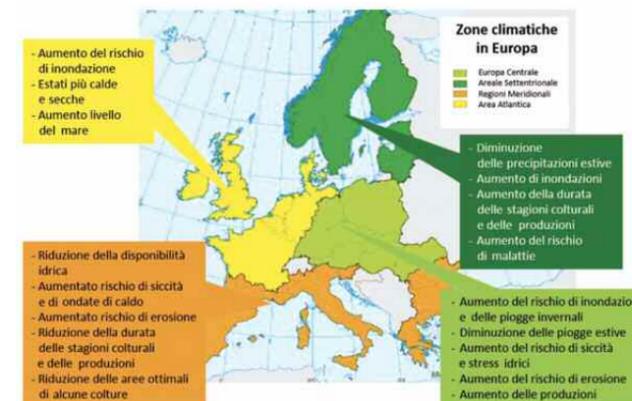
Copernicus, programma di monitoraggio satellitare dell'Unione Europea evidenzia come il Mediterraneo subisca per effetto del riscaldamento climatico l'innalzamento del livello delle acque con le conseguenze prevedibili per le coste, specie quelle più basse e se questo trend andrà confermato L'Enea precisa che entro il 2100 l'impatto sugli oltre 5.600 km di coste italiane sarà a rischio, comprendendo anche 385 km di spiagge con conseguenze sui porti nazionali principali con punte di oltre un metro per Venezia, Augusta, Brindisi, Olbia, Civitavecchia, Taranto e Ancona; e vicino al metro per La Spezia, Gioia Tauro, Catania e Savona.

Aumento della temperatura

Gli effetti del riscaldamento globale interessano il bacino Mediterraneo come rilevato da *Copernicus Marine Service* che riporta un aumento della quantità di calore nelle acque con valore costantemente in crescita e vieppiù con un'accelerazione dal 2005. Questo aumento mette a rischio diverse specie marine tra cui le tartarughe nonché l'intero ecosistema biomarino per il quale sono necessari interventi di salvaguardia ambientali urgenti.

Nuovi inquinanti

A seguito dell'emergenza sanitaria si registra un aumento delle attività illecite da parte di organizzazioni criminali e anche da parte di soggetti incentivati per diversi ragioni a commettere reati di vario genere. Sul fronte ambientale si evidenzia come i presidi di protezione antivirali, guanti monouso e mascherine chirurgiche trovino nella costa e nel mare un luogo di raccolta grazie agli atteggiamenti incivili, complicando così il quadro delle fonti di inquinamento.



Azione di intervento

Il piano di lavoro da predisporre per salvare il *Mare Nostrum* è molto impegnativo e deve essere affrontato su più fronti, partendo dalle scelte di vita e di consumo individuali, riducendo il consumo di pesci predatori di grosse dimensioni ed evitando di gettare negli scarichi domestici inquinanti non biodegradabili. Occorre cioè non utilizzare il mare come fosse un cestino della spazzatura. I Comuni devono aumentare gli impianti di depurazione mentre agli organi di polizia giudiziaria restano le verifiche antinquinamento sia sulla costa che dal mare.

Sarebbe necessario intervenire con una serie di obiettivi prioritari come la mappatura dei rifiuti del mare e della costa, predisporre un piano di intervento operativo sia da terra che dei mezzi navali, creare un sistema informatico comune per il trattamento dei dati raccolti da condividere con tutti gli attori del settore, monitorare tutte le navi affondate che contengono carichi velenosi. Infine è di vitale importanza la creazione di centri decisionali operativi che possono coordinare tutti i soggetti interessati in modo sinergico, efficiente ed economico grazie al monitoraggio dei risultati.

Ripulire il Mediterraneo è e resta un obiettivo prioritario che deve trovare nei principali attori istituzionali un referente che è in grado per la disponibilità del sistema uomini-mezzi e con alte competenze a coordinare e intervenire per ridurre e magari eliminare tutte le sostanze che inquinano la nostra esistenza, provvedendo alla salvaguardia dell'ambiente marino in tutti i suoi aspetti: urge unificare le competenze di tutti i ministeri interessati, dall'ambiente alla difesa, alle politiche agricole ai trasporti fino ad arrivare ai beni culturali e ambientali e al Dipartimento della protezione civile ed avere una opzione di comando e controllo che in sinergia consegua la massima efficienza.

La Marina Militare, che ha un ruolo centrale e primario di autorità marittima con il Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera già impegnato a tutto tondo per il benessere del mare, è l'unico soggetto qualificato che con i suoi uomini, i suoi mezzi e la sua organizzazione può realizzare e eseguire un progetto mirato per riportare il *Mare Nostrum* a essere fonte di sviluppo, di ecosostenibilità e di alleanza tra i popoli che vi si affacciano per un futuro di pace. Solo con un progetto complesso e innovativo, che coinvolga altri attori istituzionali e sociali prossimamente potremmo festeggiare la salute del nostro stupendo Mediterraneo.

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

Parte VI – La componente logistica e specializzata

Giuliano Da Frè - Giornalista

Con questo articolo completiamo la disamina dell'evoluzione del naviglio della Marina Militare della Repubblica italiana. Lo facciamo, *last but not least*, parlando delle componenti logistica e specializzata: in particolare naviglio anfibio, per la guerra alle mine, per il supporto della flotta, ausiliario minore e addestrativo.

Il naviglio anfibio

La Regia Marina non aveva mai schierato una componente anfibia di grandi dimensioni, sebbene il nucleo attorno al quale si incentrava, il Reggimento *San Marco* (già Reggimento Marina), avesse eccellenti tradizioni, rafforzatesi durante le guerre mondiali. Dalla Seconda era uscito provato, anche a causa delle vicende successive all'8 settembre 1943. Nel 1951 il Battaglione *San Marco* fu inserito, su base interforze, nel Settore Forze Lagunari, partecipando a diverse operazioni (l'alluvione nel Polesine -1951, la crisi italo-iugoslava per Trieste -1953-54, di Suez -1956).

Il materiale a disposizione era scarso e datato, con mezzi anfibi tipo *LVTP Mk-4* e da sbarco ceduti da Stati Uniti e Gran Bretagna. Il naviglio, poi, era quanto mai limitato: l'eredità bellica era rappresentata dal *Sesia*, unica delle 5 bizzarre unità realizzate tra 1927 e 1937 (il prototipo *Adige* e appunto le 4 "Sesia") come cisterne per acqua, ma predisposte all'impiego anfibio, e da una ventina di motozattere da trasporto e sbarco tipo *MFP* tedesche, realizzate tra 1942 e 1945, l'ultima delle quali sarebbe stata radiata nel 1995. Nel 1948 furono acquistate 2 navi da trasporto non ancora completate, che sottoposte a ricostruzione a partire dal 1949, sarebbero state consegnate nel 1953-54 come unità da trasporto anfibio e sbarco classe "Vesuvio". Entro il 1952, inoltre, americani e inglesi trasferirono alla Marina 9 LCT da 460 e 640 t., uno dei quali andato perduto in Mar Rosso nel 1955 mentre supportava le operazioni del contingente militare inviato per tutelare l'Amministrazione

fiduciaria italiana sotto egida ONU in Somalia (1950-60). Delle restanti, trasformate negli anni '50 e '60 in unità ausiliarie costiere, un paio cedute all'Albania nel 1998 e le ultime sono state radiate nel 2008

Tutto questo, tuttavia, non poteva essere sufficiente a supportare il rafforzamento della componente anfibia, che nel 1957 vide sciogliersi il contingente interforze e infine, nel 1964, nascere il Reggimento *Lagunari* dell'Esercito e il Reggimento *San Marco* della Marina. E ancora una volta, tenendo conto della scarsa esperienza nel settore della cantieristica italiana, per alimentare la 3ª Divisione navale di Brindisi fu fondamentale il supporto della US Navy, che già nel 1957 aveva ceduto una nave-appoggio, originariamente per gli idrovolanti classe "Barnegat" da 2.800 t. costruita nel 1942-43, modificata all'atto del trasferimento in nave appoggio per sommozzatori/incursori e dragamine, impiegabile anche come ammiraglia per le operazioni anfibe e ridenominata *Cavezzale*. Sarebbe rimasta in servizio, di supporto a COMSUBIN e dragamine sino al passaggio in riserva nel 1993, per essere radiata nel 1994 e demolita 2 anni dopo¹.

Tra 1962 e 1972 la US Navy avrebbe poi ceduto all'Italia altre 5 unità anfibe, decisamente più prestanti. Nel febbraio 1962 entrava pertanto in servizio l'*Etna*, una nave da trasporto e sbarco classe "Andromeda" del 1944, da 14.000 t., capace di trasportare quasi 5.000 tonnellate di carico, compresi 22 mezzi da sbarco. In riserva dal 1955 e revisionata nel 1961-1962, resterà in servizio con la Marina Italiana sino al 1977. Nel novembre 1962 fu affiancata dall'*Anteo*,

una nave da sbarco tipo LST-1 da 4.080 t. costruita nel 1943, capace di trasportare 20 carri armati e 160 soldati. Sottoposta a modifiche nel 1957 e revisionata all'atto della cessione, sarebbe rimasta in servizio sino al 1973. Nel 1968 toccò alla *Bafile*, un'altra unità appoggio idrovolanti (classe "Whiting", da 12.600 t.), costruita nel 1943-1944 e convertita in nave trasporto anfibio. Nel 1971 fu trasformata in nave d'assalto anfibio, realizzando a poppa un ponte di volo per accogliere 2 elicotteri pesanti modificati per l'eliasalto. Robusta e affidabile, la *Bafile* sarebbe rimasta in linea sino al 1981, passando in riserva per essere impiegata come nave-caserma sino alla radiazione, nel 1988.

All'inizio degli anni '70, la crisi colpì anche la 3ª Divisione navale, che inquadrava oltre il naviglio sottile d'attacco, la componente anfibia. Le 2 "Stromboli" e la *Sesia* furono radiate nel 1972, seguite nel 1973 dall'*Anteo*, mentre come accennato *Etna* e *Bafile* sarebbero uscite di scena tra 1977 e 1981. Tuttavia, le capacità cantieristiche italiane nel settore non erano migliorate di molto, poiché anche il modesto programma avviato nel 1965 per la realizzazione di 5 LST da 980 t., si era fermato con la consegna nel 1968 della capoclasse *Quarto*, con prestazioni non in linea con le aspettative, impiegata dal 1975 al 1992 come nave per esperienze, mentre le altre 2 unità già impostate venivano cancellate. Pertanto, a rimpinguare la linea anfibia giunsero 2 ulteriori unità cedute dagli Stati Uniti, LST classe "De Soto County", *Grado* e *Caorle* da 7.800 t., capaci di trasportare 2.000 t. di materiali, compresi 23 carri armati, 4 mezzi anfibi e oltre 600 uomini. Si trattava di unità non dissimili da quelle realizzate durante la guerra, ma di costruzione più recente (1956-1958), e al momento della cessione, nel 1972, avevano meno di 15 anni di servizio. Negli anni '70 fu rinnovato anche l'armamento in dotazione ai *Lagunari* e al *San Marco*, con l'acquisto di 25 moderni carri anfibi tipo LVTP-7, mentre agli APC M-113 si affiancava la versione da combattimento realizzata in Italia VCC-1/2, con limitata capacità anfibia.

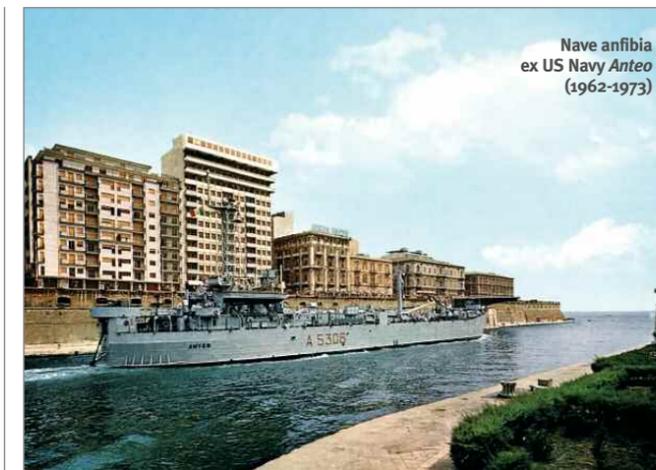
Nel 1982, tuttavia, la situazione del naviglio anfibio era di nuovo precaria, con in servizio le sole *Cavezzale* (ma adibita a vari impieghi, mentre il *Bafile* era in RDT) e le 2 "Grado", vecchie di 25 anni. E proprio nell'estate di quell'anno, la missione in Libano richiese l'impiego delle 2 LST e di alcuni traghetti e motonavi civili, nonché il dispiegamento del Battaglione *San Marco*, agli ordini del carismatico CF Pieluigi Sambo². Niente di strano nella requisizione o noleggio di naviglio mercantile, tradizione plurisecolare cui proprio nel 1982 anche la Royal Navy aveva nuovamente fatto ricorso per la campagna delle Falkland. Nulla di strano nemmeno che nave *Caorle* avesse un'avaria – poi riparata in mare – rallentando la spedizione, e alcuni vecchi mezzi da sbarco si piantassero prima di prendere terra: il comparto anfibio era stato sino ad allora negletto, pur disponendo di un eccellente settore quale il *San Marco*.

L'industria navale italiana, in quegli anni tornata protagonista anche sul mercato dell'export con una nuova generazione di eccellenti fregate, corvette e cacciamine, e rinvigorita dalla Legge Navale del 1975, stavolta era pronta a impegnarsi anche nel settore

Note

¹ Non dimentichiamoci che nel 1951 la US Navy aveva ceduto all'Italia anche 6 cannoniere classe "Alano", concepite per il supporto di fuoco alle operazioni anfibe.

² Detto anche "Sambokan". Più tardi a capo degli anfibi anche durante la Missione "Alba" del 1997, in Albania, e quindi contrammiraglio della riserva.



Nave anfibia
ex US Navy *Anteo*
(1962-1973)



Nave anfibia
ex USA *Andrea Bafile*
(1968-1981)



Nave anfibia *Caorle* (1972-1988)

Nave *Anteo*
con mezzo di salvataggio



La nave anfibia *San Marco* (1988)



Dragamine *Mango*, impiegato come pattugliatore



Il dragamine poi nave addestrativa *Astice* (1957-2019)



Il cacciamine *Crotona* dopo le modifiche

iugoslavo (1991-99), a Timor Est (1999), al ritorno in Libano (2006), sino alle più recenti crisi politiche e migratorie innescate dalla "primavera araba" del 2011. Queste ben riuscite unità lunghe 133 metri e di quasi 8.000 t., capaci di trasportare da 3 a 5 elicotteri, 36 veicoli corazzati e 350 uomini, sono state affiancate nel 1994 da una terza, la *San Giusto*, più grande e con migliori capacità di comando e controllo, nonché configurata anche come nave scuola. Tra 2000 e 2005 le prime 2 unità sono state ampiamente modificate, sbarcando il cannone da 76/62 mm, per allargare il ponte di volo, in modo da disporre di 4 spot di decollo, mentre tra 2012 e 2016 tutte e 3 sono state aggiornate, imbarcando anche nuovi radar. Inoltre, come già accennato, anche le portaerei *Garibaldi* (dal 2011 impiegata proprio come LHD) e *Cavour* sono configurabili per l'impiego come navi per l'eliasalto anfibio. La Legge Navale del 2014, tuttavia, ha deciso di ufficializzare questa necessità, approvando la costruzione di una moderna LHD (*Landing Helicopter Dock*), il cui contratto – del valore di 1,1 miliardi di euro – è stato firmato nel 2015. Impostata il 13 luglio 2017, varata il 25 Maggio 2019 col nome di *Trieste*, sarà consegnata nel giugno 2022³, e si presenta come un'unità lunga 245 metri e larga 36, con un dislocamento stimato in 33.000 t. a pieno carico (paragonabile alle dimensioni della *Cavour*), che potrà sostituire la portaerei, in caso di necessità, ospitando anche gli F-35B, grazie all'adozione dello sky-jump. La linea di volo è, soprattutto, incentrata su elicotteri, con una capacità dell'hangar di ospitarne sino a 14, mentre l'ampio ponte dispone di 9 spot di decollo e aree di parcheggio; 2 elevatori della portata di 42 tonnellate collegano il ponte di volo all'hangar. Resta sul tappeto la necessità di sostituire le LPD classe "Santi", che stando alla pianificazione, redatta nel 2012 dalla Marina in materia dismissioni, avrebbero dovuto "andare in pensione" entro il 2022, anno in cui la LHD andrà a sostituire nave *Garibaldi*. Lo Stato Maggiore Marina ha ribadito la necessità di disporre di 4 unità anfibe, compresa la *Trieste*: quasi certamente saranno basate sul progetto *LHD-20000*, da tempo elaborato da Fincantieri anche per l'eventuale export, che già ha ottenuto successi con le 2 "Super Santi" acquistate da Algeria e Qatar. Da non dimenticare, infine, che nel 1984 furono consegnate le 2 unità classe "Pedretti", da 100 t. con scafo in vetroresina, impiegate per il supporto del COMSUBIN, cui sono subentrati nel 2019-2020 i 2 nuovi UNPAV classe "Cabrini" da 185 tonnellate in costruzione dal 2016.

La guerra delle mine

Per gli specialisti della lotta alle mine, la guerra non finì nel 1945. Sino al 1950, infatti, si svolse una diuturna campagna per lo smantamento di porti e coste nazionali, che vide la bonifica di oltre 10.000 ordigni di tutti i tipi, impiegando circa 200 imbarcazioni. Non solo furono infatti intensivamente sfruttate le unità superstiti della guerra, ma anche corvette, vecchie torpediniere e cacciasommergibili costiere furono attrezzate per il dragaggio, assieme a decine di unità civili, soprattutto pescherecci, i più riadattabili a questo genere di attività. Nel 1947-48 parte delle unità ereditate dalla Regia Marina dovette essere ceduta a norma dei termini del Trattato di Parigi: restavano così in servizio, oltre alle unità civili modificate, solamente 6 vecchi posamine della Grande Guerra e 13 piccoli dragamine veloci "Vigilante" e RDV, questi ultimi di nuova costruzione e, in parte, completati entro il 1949. Dei vecchi posamine degli anni '20 superstiti, *Fasana* e *Azio* furono impiegati per il supporto e radiati entro il 1957, mentre il *Buffoluto* fu nuovamente utilizzato come nave trasporto, restando in servizio sino al 1973, toccando quasi i 50 anni di vita⁴. La componente di guerra alle mine fu, tuttavia, "rimpolpata" sin dal 1946-47 da cessioni da parte dei Paesi vincitori: la Royal Navy cedette, infatti, 16 *trawlers* (grandi pattugliatori/dragamine armati con cannoni antiaerei e sistemi antisom, poi sbarcati) tipo "Basset" del 1940-42, poi modificati negli anni '50 e radiati entro il 1965, 17 dragamine costieri di costruzione americana (1941-43), andati a formare la classe "Fiori", radiati tra 1966 e 1968⁵, mentre 16 unità tipo *MMS-1* furono restituite entro il 1950. Il contributo americano si fece sentire, invece, in una fase successiva all'adesione italiana alla NATO e, ancora una volta, furono alternate cessioni e contributi economici per la realizzazione delle unità nei nostri cantieri. Il grosso della rinnovata flotta dragamine finì così per incentrarsi sulla classe "Abete", con ben 37 unità costiere da 400 t. tipo "Adjutant": 17 furono realizzate negli Stati Uniti nel 1953-54 e cedute nuove, mentre altre 19 furono costruite, in 2 lotti, in vari cantieri italiani, tra il 1955 e il 1957; un'ultima unità modificata (*Mandorlo*) sarebbe giunta dagli Stati Uniti nel 1960. Sempre nel 1956-57 il governo americano cedette in conto MDAP altri 4 dragamine di nuova costruzione, tipo oceanico "Aggressive" da 750 t., andati a formare la classe "Salmone", mentre

nei cantieri italiani dal 1955 al 1957 venivano infine realizzati su licenza, nell'ambito di una commessa NATO, 20 dragamine litoniani tipo "Ham" o classe "Aragosta". Nel 1960, quindi, la Marina Italiana poteva contare su ben 61 dragamine di nuova costruzione e 33 risalenti agli anni '40, poi radiati tra 1965 e 1968. In quel periodo prendeva poi corpo il nuovo concetto di unità "cacciamine", che si differenziava dai dragamine tradizionali, impiegati per la bonifica di aree predeterminate, in quanto progettati ed equipaggiati con sonar e mezzi a comando remoto (ROV), per la ricerca, localizzazione e neutralizzazione delle mine. Novità che si incrociava con la crisi della Marina dei primi anni '70, che portò al disarmo, nel 1973-75, di 15 dragamine tra "Aragosta" e "Abete", mentre altri 2 venivano convertiti in navi idrografiche. Altri 18 "Abete" e 4 "Aragosta" sarebbero stati radiati tra 1980 e 1991, mentre 3 "Salmone" e 4 "Abete" furono convertiti in pattugliatori (anche per l'impiego nella missione del 10° Gruppo Navale costiero attivato in Mar Rosso nel 1982, su mandato ONU), con gli ultimi esemplari radiati nel 2003; 6 "Aragosta" sono stati convertiti nel 1985 in unità addestrative per l'Accademia Navale. Due sono stati e ceduti alla Tunisia nel 2002; le 4 unità ricostruite sono state radiate tra 2017 e 2019. Tra il 1975 e il 1984 fu, però, anche effettuata la trasformazione in cacciamine di 7 "Abete", che sbarcarono l'attrezzatura per il dragaggio riequipaggiandosi con radar, sonar e sistemi cacciamine. L'esperimento fu contrassegnato da luci e ombre: da un lato, chiamato a un test operativo nel 1984, quando il rilascio di alcune mine in Mar Rosso provocò danni alla navigazione lungo questo vitale choke-point mondiale, 3 unità convertite, ivi spedite, col supporto del *Cavezzale* non ottennero grandi risultati (al pari, va detto, di quelle inviate dalle altre Nazioni). Dall'altro, si dimostrarono utilissime piattaforme sperimentali e addestrative, in vista dell'entrata in servizio della prima vera classe di moderni cacciamine, realizzati da Intermarine sviluppando un progetto originale estremamente valido, tanto da consentire a quest'azienda di divenire un leader del settore a livello mondiale. A partire dal 1978, grazie alla Legge Navale, furono infatti realizzati per la Marina i 4 cacciamine classe "Lerici", tutti consegnati nel 1985, subito testati validamente durante le missioni nel Golfo Persico del 1987-88 e 1990-91. Inoltre, già nel 1981 e 1983 erano giunti ordini da parte di Malaysia e Nigeria per altre 6 unità quasi identiche, mentre tra

1986 e 1994 la Corea del Sud ne immetteva in servizio altre 6 realizzate localmente. Si trattava di unità avanzatissime, con uno speciale scafo in vetroresina, di non facile lavorazione e molto costoso (ma anche resistente alla normale corrosione), sensori e ROV "Pluto", all'epoca all'avanguardia. Unico neo dei "Lerici", emerso soprattutto nel corso delle missioni a lunga distanza e nel "Mediterraneo allargato", la scarsa abitabilità, soprattutto nel corso delle attività di sminamento. Dovendo sostituire i 7 vecchi draga-cacciamine, radiati tra 1992 e 1996 (2 saranno ceduti alla Grecia), nel 1988 fu avviata la costruzione di una seconda serie poi arrivata a 8 unità, consegnate tra 1992 e 1996, classe "Gaeta", unità più grandi e con apparati rinnovati, in parte poi retrofittati sui "Lerici" negli anni '90 e 2000⁶. Negli ultimi 20 anni, "pensionate" le unità realizzate tra 1955 e 1960, la componente di *mine warfare* è stata incentrata su questi 12 cacciamine, appoggiati di volta in volta da unità ausiliarie, come la ex fregata portaelicotteri *Alpino*, che ha ricoperto tale ruolo dal 1994 (quando fu radiata la *Cavezzale*) al 2006, o le navi appoggio *Anteo* ed *Elettra*, di cui parleremo più avanti. Nel 2012 *Lerici* e *Sapri* sono passati in RDT, per poi essere radiati nel 2015 per una eventuale vendita, mentre entro questo decennio l'intera linea andrà sostituita. Da un decennio, infatti, si ragiona su una nuova generazione di unità più grandi, inizialmente indicate come Cacciamine Oceanico Veloce (COV), e ora "cacciamine di

Note

- Ad oggi ancora incerto il nome: *Trieste* o *Thaon di Revel*?
- La gemella nave da trasporto/posamine *Panigaglia* andò invece perduta nel 1947 per la catastrofica esplosione del suo carico di munizioni, provocando 68 morti.
- Due unità furono cedute alla Guardia di Finanza, che le impiegò sino al 1983. Da notare che la Guardia di Finanza ottenne un terzo dragamine di questo tipo nel 1956, quando lo sequestrò a Palermo a una banda di contrabbandieri: restò in servizio dal 1959 al 1972 come nave scuola del Corpo, dopo essere anche stato dotato di un ponte di volo per motivi sperimentali.
- Anche i "Gaeta" hanno ottenuto un enorme successo all'estero, a partire dai 12 similari "Osprey" realizzati nel 1988-1999 per la US Navy (e in parte ceduti dal 2006 a Grecia, Taiwan ed Egitto), seguiti da 6 unità per l'Australia e 2 per la Thailandia, mentre la Corea del Sud derivava dai suoi "Lerici" 3 unità più grandi. Dal 2007 sono poi stati venduti 6 cacciamine "Lerici/Gaeta" di terza generazione a Finlandia e Algeria (che potrebbe acquisirne un quarto), con altrettanti previsti per Taiwan, nell'ambito di un programma per ora congelato, portando a 58 i cacciamine di questo modello ordinati o opzionati/selezionati, per 12 Nazioni.



Cacciamine *Numana*,
classe Lerici-Gaeta
(1993)



Cisterna *Sterope*
(1959-1977)

nuova generazione" (CNG), e in effetti divise in 2 varianti: una alturiera CNG-A da 1.300 t, con baia di missione per impiego/sopporto di droni anche aerei, e quella costiera CNG-C da 800 t. Il programma, ancora in fase di progetto preliminare, non è stato finanziato, mentre nel frattempo è stato svolto l'ammmodernamento di mezza vita dei "Gaeta", tra il 2010 e il 2018, con la totale sostituzione degli apparati cacciamine e sensori e con modifiche alla baia poppiera dei ROV.

Il naviglio di supporto logistico

Con la fine della guerra e le cessioni legate al Trattato di pace, il naviglio logistico rimasto alla Marina era scarso e malandato: mancavano le unità per il rifornimento in alto mare, mentre le navi appoggio *Pacinotti* e *Miraglia* erano Unità decisamente obsolete. Il resto della flotta logistica comprendeva 5 navi trasporto, 2 cisterne per nafta e 12 per acqua, una nave posacavi, circa 50 rimorchiatori e una sola delle bellissime navi scuola a vela costruite attorno al 1930, la *Vespucci*, essendo la *Colombo* stata ceduta all'URSS. Nel 1948-49 si aggiunsero 5 cisterne costiere e 7 rimorchiatori oceanici, unità quasi nuove cedute dalla US Navy, assieme ad altro naviglio minore. Lentamente, con minore urgenza rispetto alle categorie "combat", dopo il 1950 si mise mano anche ai reparti logistici. Solo nel 1959 giunse, finalmente, dagli Stati Uniti una moderna cisterna attrezzata per il rifornimento in mare, la *Sterope*, da 22.000 t. costruita nel 1944; entro il 1955 venivano acquistati altri 2 velieri da impiegare come navi scuola (*Ebe* e *Palinuro*, quest'ultimo del 1933 e tuttora in servizio⁷), mentre grazie a una commessa NATO nel 1954-55 venivano realizzate 2 navi posareti classe "Alicudi", poi radiate nel 1978 e 1991.

La riattivazione di una componente subacquea, inoltre, richiedeva la presenza di una nave appoggio sommozzatori/incursori e salvataggio: nel 1955 entrò in servizio il *Proteo*, impostato nel 1943 come rimorchiatore, rimasto incompleto sullo scalo sino al 1949, e, quindi, trasformato per questo nuovo servizio, che avrebbe svolto sino al 2001, per poi essere ceduto alla Bulgaria. Solo dopo il 1970 si rimise seriamente mano a nuove costruzioni nel settore logistico: anzi le prime commesse in quegli anni di crisi riguardarono proprio 6 cisterne per acqua, consegnate tra 1972 e 1974 (una delle quali ancora in servizio e 2 unità cedute a Tunisia ed Ecuador) e una dozzina di rimorchiatori, compresi i 2 oceanici "Atlante" del 1975-76. Soprattutto, nel 1973 fu avviata la costruzione di una moderna nave oceanografica da 1.700 t. e con ponte di volo, la *Magnaghi*, consegnata nel 1975, e di 2 moderne rifornitrici di squadra da 9.000 t. classe "Stromboli", consegnate nel 1975-78, mentre la "vecchia" *Sterope* veniva radiata nel 1977. Le "Stromboli" rappresentarono un importante passo in avanti per il supporto logistico della flotta e, sebbene col tempo abbiano mostrato alcuni limiti di progettazione (le dimensioni limitate, l'elica singola, la presenza solo di un ponte di volo, ampio, ma senza hangar/officine per il supporto degli elicotteri) sono rimaste in servizio per oltre 40 anni, partecipando a tutte le missioni svolte dalla flotta a partire da quella in Estremo Oriente nel 1979.

Nel 1977-1980 fu, poi, costruita anche una seconda unità appoggio incursori/sommozzatori e salvataggio sommergibili, l'*Anteo*, una nave moderna equipaggiata con varie attrezzature per l'intervento a grandi profondità, compreso un minisommergibile di soccorso e ROV, mentre a poppa è presente un ponte di volo con hangar telescopico. Dopo questo primo gruppo di unità di supporto maggiori e secondarie, gli anni '80 furono destinati, soprattutto, ad ammodernare la componente minore, ma altrettanto indispensabile, del naviglio di uso locale, comunque impiegato anche nelle missioni operative, soprattutto durante le crisi in Adriatico degli anni '90 e in Libia dopo la caduta del regime di Gheddafi. Furono, pertanto, costruite le cisterne per acqua *Simeto* (1988, ceduta alla Tunisia nel 2003) e le 2 similari "Ticino" del 1994, le 4 cisterne costiere per benzina avio classe "Panarea" (1986-88), e 2 classi similari adibite al trasporto e supporto costiero: le 6 "Gorgona" (1986-87), mezzi da trasporto e sbarco con rampa prodiera,



Rifornitore *Vesuvio*
(1975)



Rifornitrice *Etna*
(1998)

le 5 "Ponza" (1989-90), per servizio fari, tutte impiegabili anche come posamine. Nel 1985-89 furono realizzate le 2 unità per esperienze classe "Rossetti", per i test sui sistemi d'arma, i 6 rimorchiatori classe "Ciclope", oltre a decine di unità portuali di vario genere, comprese 7 cisterne miste da 500 t. e il traghetto *Cheradi*, consegnate tra 1990 e 1992. Nel 1995 veniva, finalmente, avviata la costruzione della terza nave logistica di supporto prevista nella pianificazione dello Stato Maggiore: consegnata nel 1998, nave *Etna* (replicata su licenza dalla Grecia) si presentava però ben diversa dalle "Stromboli". Non solo per le dimensioni (146 metri di lunghezza e 13.400 t. a pieno carico) e per le migliori attrezzature di supporto, comprendenti un hangar/officina per accogliere 2 elicotteri, ma anche per la sua impostazione polivalente, grazie agli spazi ospedalieri e alla capacità di imbarcare un comando complesso, dopo i lavori svolti nel 2003, seguito da un primo ammodernamento effettuato nel 2013-2014. Nel 1998 venivano, poi, autorizzati altri due programmi: quello per la realizzazione di 2 unità idrografiche, classe "Ninfe", consegnate nel 2002 e che sono servite anche per sperimentare nuove tecnologie, come lo scafo a catamarano e materiali plastici compositi. Nel 2000-03 è poi stata costruita l'*Elettra*, nave da sorveglianza elettronica ELINT/SIGINT, con caratteristiche polivalenti. Un'unità realizzata sulla base del progetto della similare *Alliance*, costruita nel 1984-88 per la NATO⁸, ma dal 2016 trasferita alla Marina Italiana, al pari di quanto fatto nel 2009 con la più piccola *Leonardo*, costruita nel 2000-02 in Inghilterra.

Note

7 L'*Ebe*, costruito nel 1920 e radiato nel 1959, è conservato al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano.

8 Nel 1993-95 un'altra unità tipo "Alliance" è stata realizzata per Taiwan.

Con la Legge Navale del 2014 è stato poi rilanciato il comparto logistico, al fine di sostituire le ormai "spremutissime Stromboli", e nel 2016 è iniziata la costruzione della LSS (*Logistic Support Ship*) *Vulcano*, unità polivalente di nuova concezione, che porta a compimento il concetto introdotto con l'*Etna*, ma su scala più grande, essendo lunga 193 metri e con un dislocamento di 27.000 t. a pieno carico. Da notare che Fincantieri aveva già realizzato nel 2009-11 le 2 unità logistiche di grandi dimensioni classe "Deepak" per la Marina indiana, seppure meno sofisticate. Il *Vulcano*, caratterizzato anche da un innovativo apparato motore CODLAD (*COmbined Diesel eLectric And Diesel*), è stato varato il 22 giugno 2018, con consegna prevista nel settembre 2019: un incendio, scoppiato la notte del 22 luglio 2018, ha però provocato gravi danni alla plancia di comando ritardando l'entrata in servizio, fissata nuovamente per i primi mesi del prossimo 2021. È prevista in tempi brevi una seconda unità, non ancora finanziata, che potrebbe essere però legata agli accordi tra Fincantieri e la francese STX-Naval Group, per la realizzazione di 4 LSS anche per la Marina Francese. Sempre previste nel programma pluriennale 2018-2020 (confermate con quello 2020-2022 appena presentato), ma non ancora finanziate, la nuova *Unità Supporto Subacqueo Polivalente* (USSP), da 10.000 t. e lunga 131 metri, con hangar fisso per 1 o 2 elicotteri e capacità di navigazione in zone ghiacciate, e l'*Unità Idro Oceanografica Maggiore*, pure dotata di hangar e attrezzature avanzate e capacità polivalenti, destinate a sostituire rispettivamente *Anteo* e *Magnaghi*, il cui disarmo era pianificato per il 2020. Per quest'ultima esigenza, in effetti, nell'ottobre 2020 è stato annunciato un prestito europeo da 220 milioni di euro per realizzare, nel 2021-27, sia l'unità idrografica maggiore, sia 2 unità minori, destinate a sostituire *Aretusa* e *Galatea*.



Samuel Scott (olio su tela)
Combattimento navale al largo di Cartagena, 1708

Monete d'oro di Carlo IV Re di Spagna e delle Indie



Archeologia subacquea

Il tesoro del *San José*

Giorgio Caramanna

Come nel più classico dei film d'avventura questa storia iniziò con una battaglia navale tra Spagnoli e Britannici, avvenuta nelle acque al largo della Colombia nel giugno del 1708 durante gli anni centrali della guerra per la successione al Trono di Spagna.

Il *San José* era un galeone della Marina Spagnola a tre alberi, armato con 64 cannoni e usato come nave ammiraglia di una flotta, composta da altre tre navi militari e 14 mercantili, in rotta da Portobello (Panama) a Cartagena (Colombia) per poi raggiungere Cuba e, finalmente, attraversare

l'Oceano Atlantico diretto in Europa. Il carico includeva ingenti quantitativi di oro, argento e pietre preziose, raccolti durante gli ultimi sei anni nelle colonie spagnole del Sud America e destinati a finanziare le spese di guerra.

Il convoglio venne intercettato da uno squadrone Britannico al comando del Commodoro Charles Wager al largo di Barù a poche decine di miglia da Cartagena. Il *San José*, colpito nel deposito delle munizioni, esplose affondando rapidamente e trascinando negli abissi il suo equipaggio e le sue ricchezze; sopravvivranno

solo undici degli oltre seicento che erano a bordo. Si stima che tra i tesori trasportati vi fossero quasi undici milioni di monete d'oro, oltre ad argento e smeraldi, per un incredibile totale di duecento tonnellate di preziosi con un valore odierno prossimo ai venti miliardi di dollari. Se recuperato sarebbe il più grande tesoro di tutti i tempi. Per secoli il relitto è rimasto sul fondo a oltre seicento metri di profondità e virtualmente irraggiungibile.

Alla ricerca del galeone

Negli anni '80, il progredire delle tecnologie di esplorazione subacquea ha reso possibile la localizzazione di relitti sommersi anche a grandi profondità. Attratti dai potenziali guadagni un gruppo di investitori ed esperti di recuperi sottomarini nel 1980 fonda la "Gloca Morra" e la "Sea Search Armada (SSA)", ottenendo dal governo Colombiano una iniziale autorizzazione a procedere; dopo quasi due anni di ricerche e oltre 11 milioni di dollari di spese il consorzio dichiara di avere localizzato un relitto che potrebbe essere quello del *San José*. A questo punto, come spesso accade quando grandi interessi sono coinvolti, le relazioni tra SSA e il governo si deteriorano e, dopo numerose battaglie legali, tutte le operazioni vengono sospese. Il *San José* giace ancora sul fondo del mare avvolto dal mistero con il suo tesoro.

Alla fine del 2015 il Presidente della Colombia, Juan Manuel Santos, annuncia che il *San José* è stato localizzato da un team di ricercatori internazionali in collaborazione con il Ministero della Cultura Colombiano. Nulla di più trapela perché, per proteggere il relitto da eventuali azioni di recupero illegali, le parti coinvolte sono tenute a mantenere il più assoluto riserbo. Finalmente nel 2018 i dettagli della scoper-

ta possono essere divulgati, rendendo il pubblico partecipe di una delle maggiori scoperte dell'archeologia marittima.

Il relitto è stato localizzato grazie alla collaborazione del **Woods Hole Oceanographic Institution (WHOI)**, che ha messo a disposizione la sua esperienza in ricerca sottomarina e i suoi strumenti tecnologici. In particolare il team ha utilizzato un speciale robot subacqueo chiamato **REMUS 6000**, che è costituito da un "siluro" di circa quattro metri di lunghezza dal peso di quasi una tonnellata ed in grado di navigare in modo autonomo fino alla profondità di 6000 metri. Le batterie al litio inserite nel suo scafo di titanio consentono una navigazione alla velocità massima di 4 nodi per 22 ore. Per assicurare un corretto posizionamento una serie di trasponder acustici sono stati ancorati attorno al perimetro dell'area di ricerca. In questo modo il sistema di navigazione del REMUS può "interrogare" i trasponder per determinare la propria posizione sott'acqua con un errore di circa un metro per ogni chilometro di spostamento. In operazioni di ricerca delicate, come quella del *San José*, tale livello di precisione è fondamentale, assicurando che nessuna zona del fondale rimanga inesplorata. Il REMUS utilizza un sofisticato sonar a scansione laterale per mappare le strutture presenti sul fondale marino. Il drone subacqueo è anche dotato di macchine fotografiche digitali ad alta risoluzione con le quali è possibile fotografare i dettagli delle strutture identificate.



Commodoro Charles Wager

REMUS ha pazientemente esplorato un'area di 80 miglia nautiche, navigando alla velocità di 3 nodi a circa 70 metri dal fondale marino e creando uno straordinario mosaico di immagini sia acustiche sia ottiche. La durata di ogni immersione è stata dalle 18 alle 22 ore prima di riemergere, per consentire ai tecnici di scaricare le migliaia di immagini e dati registrati negli hard disks e ricaricare le batterie.

Per ottenere delle immagini nitide, REMUS è stato fatto navigare a soli dieci metri al di sopra del relitto, dimostrando ancora una volta le sue estremamente accurate capacità di posizionamento. Il particolare chiave per l'identificazione del *San José* è

Giorgio Caramanna

Geologo marino
e ricercatore scientifico subacqueo.
Director Geo Aqua Consulting
Barnstable/Yarmouth,
Massachusetts Area
www.geoaquaconsulting.com



Il Remus





Resti del relitto del *San José*. Sono visibili i cannoni sparsi sul fondo



stata la presenza di uno specifico decoro sui cannoni rappresentato da due delfini reso visibile dalla grande nitidezza delle immagini.

Il futuro del *San José* è ancora incerto e sussistono una serie di implicazioni legali in merito al legittimo possesso del suo

tesoro. Altro aspetto in discussione è su quali azioni devono essere intraprese per preservare l'importanza storica del relitto. Il governo colombiano starebbe progettando la realizzazione di un museo dedicato alla nave e alla sua storia, ma il pericolo che il relitto possa essere depre-

dato esiste. I mezzi subacquei commerciali sono ormai in grado di operare autonomamente a grandi profondità e i tesori trasportati dal galeone potrebbero suscitare l'interesse di molti predatori degli abissi.



L'*Immacolata Concezione* ad Anzio nel 1862
Foto D'Alessandri, da internet

Immacolata Concezione L'ultima nave del Papa

Guglielmo Evangelista - Socio del Gruppo di Broni-Stradella

È stato scritto, ironicamente, che l'unica nave che oggi possiede il Papa è quella riprodotta nella secentesca "Fontana della galera" che si trova nei Giardini Vaticani.

A dire la verità anche ai tempi dello Stato Pontificio la Marina era stata quasi sempre poca cosa: nella prima metà del XIX secolo erano in servizio solo un brigantino "tuttofare" e una cannoniera guardaporto a Civitavecchia e, dopo il 1850, quattro piccoli piroscafi, a ruote, e guardacoste.

Un *tenente colonnello di marina* comandante e poche decine di marinai: tutto qui. Dopo il 1855 Pio IX accarezzò l'idea di compiere un pellegrinaggio in Terra Santa probabilmente, oltre che mosso da motivi puramente religiosi, anche per rendersi conto di persona della situazione di Gerusalemme dove esistevano fortissimi attriti fra il clero secolare e i francescani.

Per compiere un viaggio del genere sarebbe stato opportuno disporre di una propria nave sufficientemente grande per affrontare il Mediterraneo ed attrezzata per i servizi di rappresentanza.

E non era solo questo: stanti i continui e roboanti proclami dei repubblicani c'era sempre la possibilità di sbarchi clandestini come quello di Carlo Pisacane avvenuto a Sapri nel 1857, e sarebbe stata utile per la sorveglianza delle coste se non una flotta almeno una buona unità da guerra.

In questo contesto il Governo Pontificio, che non aveva certo mire aggressive né navigava nell'oro, studiò il progetto di una nave importante, ma senza strafare.

I cantieri inglesi "Thames Iron Shipbuilding" di Blackwall, presso Londra, proposero una moderna unità in ferro a propulsione mista: elica e tre alberi a vele quadre e auriche. Internamente era caratterizzata da sistemazioni molto comode per l'equipaggio e, inoltre, disponeva di un appartamento papale e altri alloggi per il suo seguito.

Fu progettata dall'ingegner James Ash e le sue principali caratteristiche erano: dislocamento pari a tonnellate 652; lunghezza metri 54,5; larghezza metri 8,10; per la propulsione motore "Seward" da 300 hp (potenza nominale 154 hp)¹; armamento composto da 8 cannoni da 18mm.; equipaggio di 91 uomini.

Fu battezzata *Immacolata Concezione* a ricordo del dogma promulgato nel 1854 e costò all'erario poco più di 136.000 scudi.

Fu classificata come corvetta anche se molto spesso ci si limita a definirla *yacht papale*.

L'unità in costruzione fu visitata più volte dal primate d'Inghilterra, il cardinale Wiseman e dal comandante della Marina Pontificia Alessandro Cialdi che fece la spola con Londra e alla consegna, nell'agosto del 1859, ne fu nominato comandante; incarico che avrebbe mantenuto per quasi vent'anni!

Note

¹ A Blackwall erano state costruite tutte le moderne navi pontificie, a partire dai primi vaporetti per il rimorchio sul Tevere nel 1842 e tutte montavano una macchina "Seward".

Guglielmo Evangelista

Nato a Broni il 13 ottobre 1951, ha conseguito il diploma di liceo classico e la laurea in giurisprudenza.

Nel 1970 ha frequentato il primo anno dell'Accademia Navale (Corso Lupi Grigi) e successivamente, nel 1974, il 52° corso AUCL. Sottotenente di vascello (CP) di complemento, è stato funzionario in un ente pubblico e ha frequentato il corso di laurea in lettere, indirizzo storico.

Scrive soprattutto di storia navale e storia dei trasporti e ha all'attivo la pubblicazione di oltre 400 articoli, collaborando anche con la Rivista Marittima e il Notiziario della Guardia Costiera, e di quindici libri fra i quali "Storia delle Capitanerie di Porto", "Navi e Automobili", "Duemila anni di navigazione padana" e "Le ancore e la Tiara-La Marina pontificia fra Restaurazione e Risorgimento". È iscritto al gruppo ANMI Broni e Stradella e vive a Cremona.



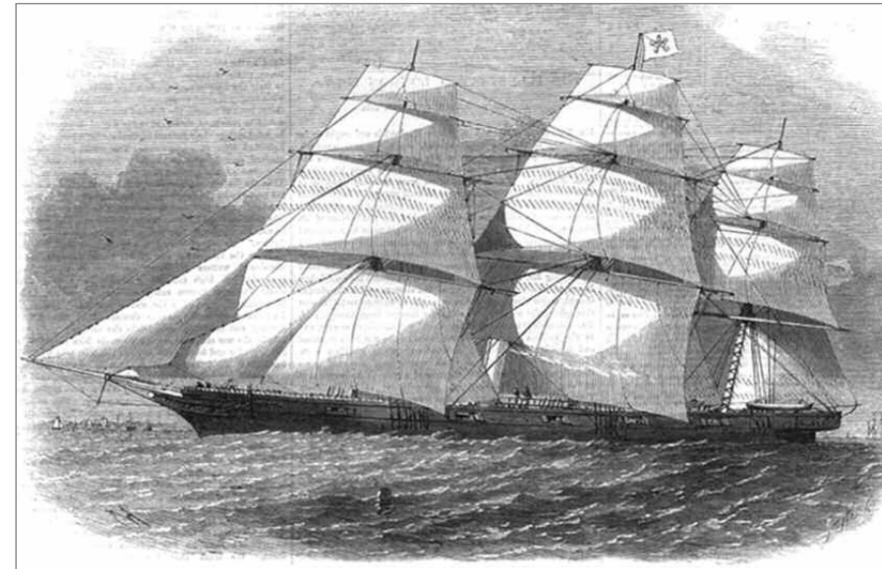


Alessandro Cialdi
in un'incisione di Luigi Calamatta
Da Wikipedia

L'8 agosto, prima della partenza per il Mediterraneo, la nave fu testata sul Tamigi e, benché appositamente sovraccarica, raggiunse la velocità, per l'epoca quasi eccezionale, di dodici nodi e mezzo. Nell'ottobre successivo, ad Anzio, fu presentata al Papa che la visitò accuratamente manifestando la sua piena approvazione.

In quel periodo si addensavano nuvole di tempesta: era appena terminata la seconda guerra di indipendenza, le Romagne si erano costituite in "Governo provvisorio" e regnava l'incertezza: il Papa preferì rinunciare al viaggio programmato così che alla corvetta furono riservati solo compiti militari. Nell'anno successivo, quando l'esercito piemontese avanzava verso le Marche e dopo essere stato completato l'imbarco dell'armamento a Tolone, l'*Immacolata Concezione* svolse varie navigazioni in Adriatico toccando anche Venezia e Trieste ed effettuò trasporti di artiglierie, munizioni e rifornimenti per la piazzaforte di Ancona di cui si prevedeva l'assedio, ma non vi furono contatti o avvistamenti con la flotta nemica². Dopo la caduta di Ancona e la battaglia di Castelfidardo lo Stato Pontificio si trovò ridotto al solo Lazio e l'*Immacolata Concezione* rimase ormeggiata a Civitavecchia dove nel decennio successivo alternò lunghi periodi di inattività a uscite per l'addestramento dell'equipaggio o crociere di vigilanza ogni volta che si aveva notizia di possibili sbarchi garibaldini. Venne anche utilizzata dal comandante Cialdi per le sue osservazioni idrografiche e per provare apparecchiature scientifiche³.

Nell'aprile del 1862 la nave si spostò ad Anzio dove, presente il Papa, effettuò un'esercitazione simulando uno sbarco di garibaldini per valutare i tempi di reazione delle truppe di terra. Successivamente ospitò Pio IX per una gita al largo. Nella notte del 10 gennaio 1866 un uragano di inaudita violenza si abbatté su Civitavecchia e la massima parte delle navi presenti ruppe gli ormeggi sfasciandosi contro le banchine o sugli scogli. La corvetta resse molto bene al maltempo, ma subì parecchi danni specialmente nell'opera morta poiché le onde le spinsero contro il piroscampo di linea delle "Messaggerie francesi". Nel settembre 1870 l'intera flotta corazzata italiana si presentò davanti a Civitavecchia, stretta anche dal lato di terra dalle truppe di Nino Bixio: dopo aver carezzato l'idea di una resistenza a oltranza, le forze pontificie di terra e di mare, considerata la loro netta inferiorità, non poterono che cedere le armi. Alle 7 del 16 settembre la corazzata *Terribile* entrava nel porto trovandosi solo la corvetta *Immacolata Concezione* e il rimorchiatore *San Pietro*, ormeggiati alla banchina e impotenti. Possiamo dire che, fin dal momento dell'occupazione italiana, le vicende della nave furono forse più interessanti e varie di quelle del tempo in cui era l'ammiraglia



L'*Immacolata Concezione* a vele spiegate
Incisione dell'epoca

della Marina pontificia. Infatti l'articolo 9 delle condizioni di capitolazione di Civitavecchia recitava: *Il materiale e personale di Marina esistente nel porto di Civitavecchia è soggetto alle condizioni della presente capitolazione. Si fa solo eccezione per il Bucintoro papale Immacolata Concezione il quale resterà a disposizione del Santo Padre col suo attuale equipaggio quale consta dal ruolo che presenterà il sig. Capitano di Vascello Cialdi comandante del medesimo...* La ragione di questa magnanimità è chiara: si sperava che il Papa, avendo a disposizione una nave idonea, sarebbe stato invogliato ad abbandonare Roma. Un caporale del 4° "Battaglioni Cacciatori pontificio" scrisse di aspettarsi l'arrivo di un *maestoso corteo salmodiante* che lungo la via Aurelia arrivava lentamente a Civitavecchia, ma si sbagliava due volte: sia perché il pontefice decise di restare a Roma sia perché da Roma al porto laziale c'era già da tempo una cosa che si chiamava ferrovia⁴. La corvetta rimase a Civitavecchia pienamente in efficienza, conservando la propria bandiera con il Comandante e l'equipaggio ormai smilitarizzati. Pochi mesi dopo la presa di Roma la corvetta fu al centro di un episodio molto discusso: nel gennaio 1871 la corazzata *Messina* si incagliò poco al largo di Civitavecchia. Il disincaglio fu laborioso e causò ulteriori danni allo scafo; l'*Immacolata Concezione*, l'unica nave immediatamente

disponibile che, con la potenza della sua macchina, avrebbe risolto immediatamente la situazione, benché avvertita, non uscì dal porto. L'episodio ebbe anche strascichi in parlamento e contrasta con le consuetudini marittime, ma forse il Cialdi aveva ricevuto ordini precisi. Nell'ottobre di quello stesso anno fu lasciata libera di partire per Tolone portando 60.000 lire per i soccorsi ai parigini stremati dopo la fine della Comune (il governo socialista che diresse Parigi dal 18 marzo al 28 maggio 1871) con a bordo arredi sacri destinati alle chiese che ne erano state spogliate. Nel 1872 la corvetta tornò a Tolone dove fu disarmata e lì rimase a lungo presidiata solo da pochi marinai quali custodi e rappresentanti della proprietà pontificia fino a che nel 1877 si decise di venderla per 50.000 franchi alla "scuola Domenicana" di Saint Elme, presso Bordeaux; una specie di collegio navale dove si preparavano i giovani alla professione marinara. Le trattative andarono per le lunghe e si interruppero con la morte di Pio IX ma successivamente il nuovo pontefice, Leone XIII, inviò il Cialdi in Francia che risolvendo la situazione concluse la vendita avvenuta a fine 1878. Fu lo stesso Cialdi a trasferire successivamente la nave dai suoi nuovi proprietari. Il passare degli anni e la lunga inattività dovevano farsi sentire perché i monaci furono obbligati a sostenere molte spese per restaurarla ed adattarla; così tante

che la scuola si trovò finanziariamente in pessime acque e non poté fare altro che rivenderla: trasformata in nave da carico venne impiegata da vari armatori inglesi e francesi. La sua fine è incerta: fonti discordanti riferiscono che fu demolita in Francia nel 1890 ovvero che affondò nel 1905 presso le coste della Corsica sotto il nome di *Loire*. La bandiera dell'*Immacolata Concezione*, ritirata presumibilmente al momento della vendita, rimase esposta per molti anni nei Musei Lateranensi.

Note

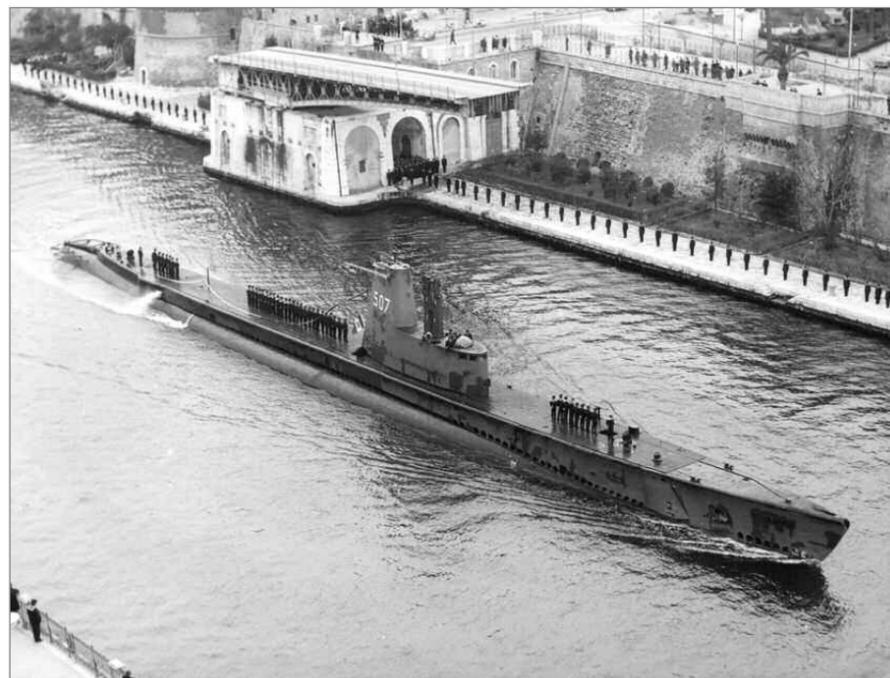
- 2 Durante la campagna in Adriatico lo Stato maggiore della nave, oltre al Cialdi, comprendeva i capitani di marina Prospero Palomba e Raffaele Castagnola.
- 3 Alessandro Cialdi, a cui forse la piccola Marina Pontificia andava un po' troppo stretta, fu uno dei più noti idrografi dell'800; autore di 56 pubblicazioni, era in corrispondenza con i più illustri scienziati del tempo e fu Presidente dell'Accademia dei Lincei.
- 4 Pio IX disponeva di tre carrozze speciali e, come poteva, viaggiava volentieri per ferrovia. La linea Roma-Civitavecchia era stata aperta nel 1859 e, nel 1870, era stata da tempo prolungata fino a Pisa.

Bibliografia

- Giovanni Berri: "Storia di Roma negli ultimi tempi" Sormanni e Cabiati, Roma 1871.
- Guglielmo Evangelista: "Le ancore e la tiara, la Marina Pontificia fra Restaurazione e Risorgimento" Antares, Cremona 2019.
- The illustrated London News*; Numero del 20 agosto 1859.
- Gaetano Moroni: "Dizionario erudizione storico-ecclesiastica" Vol. XCVII. Venezia, tipografia Emiliana 1860.
- N.N. *Catholic Herald*, London. Numero del 12 maggio 1939.
- N.N.: "Corvetta pontificia Immacolata Concezione" In <https://tracieloeterra.bicentenarioangelosecchi.it/iviaggi/corvetta-pontificia-immacolata-concezione/>
- N.N.: "Last Hurrah of the Pope's navy" in <https://laststandonzombiesland.com/tag/pirocovetta-immacolata-concezione>.
- Pierpaolo Ramoino: "La Marina pontificia fra Settecento e Ottocento" In Quaderni del Dipartimento di scienze politiche dell'Università Cattolica del Sacro Cuore. N. 4/2012.
- Jacques Traizet: "Le premier navire école" 1977 senza indicazione dell'editore e del luogo di edizione.
- Attilio Vigeveno: "La fine dell'esercito pontificio" Stabilimento Poligrafico dell'amministrazione della guerra, Roma 1920.



La carrozza ferroviaria di Pio IX del 1859
Collezione ANMI
Foto Gustave Le Gray
del Paul Getty Museum



Poppa del *Da Vinci* mentre un operatore subacqueo (l'allora STV Vignati) si appresta ad una immersione in carena
Foto G. Vignati

Marinai sul treno dei ricordi

Italo Poso - Presidente del Gruppo di San Pietro Vernotico

Lecce, stazione ferroviaria, primi anni '80. Il viaggio sta per cominciare, destinazione Belluno. Decido all'ultimo momento di portare con me anche i miei due figli, 3 e 7 anni. Mi occorre almeno un'altra cuccetta, ma nello scompartimento sono tutte prenotate. Un addetto in stazione mi suggerisce di prenotarne una in quello accanto: "nel vostro c'è una persona che viaggia da sola. Potrete scambiarvi la cuccetta. Il passeggero solitario salirà a Bari" - ci spiega. Gli occhi dei miei ragazzi brillano di gioia. Si parte. È buio quando il treno si ferma nella stazione di Bari dove occorre sostituire la locomotiva diesel con quella elettrica. Il corridoio si anima con l'arrivo dei nuovi passeggeri, molti dei quali arrivati con il locale a Taranto. Attendo con trepidazione quello con cui scambiare la cuccetta. "Oh, ciao vecio!", mi sento dire con chiaro accento veneto. "Comandante, ma è proprio lei?" - rispondo incredulo -. Il comandante Fioravante Volpi posa la valigia

per terra. L'abbraccio ed i ricordi ci sommergono. Quella notte la cuccetta servì ben poco. Restiamo nel corridoio per alcune ore a parlare di noi, di sommergibili, dell'epopea dei battelli ex-USA, della ricostituita componente sommergibili. E di quelli nuovi che l'industria italiana per la Difesa stava sfornando a partire dagli anni 60. Parliamo della classe "Toti" e dei "Sauro". Il comandante Volpi era diretto ad Auronzo di Cadore, in provincia di Belluno. Nato e cresciuto da quelle parti aveva scelto di vivere il mare. Un gentiluomo. La luce del giorno comincia a spazzare il buio della notte quando il treno si ferma nella stazione di Mestre. C'è da aspettare un'ora prima di poter salire sul treno locale diretto alle nostre destinazioni. Il tempo per una colazione al bar della stazione. Nel locale pochi avventori. Ce n'è uno alto, appoggiato al bancone, che dà le spalle all'ingresso e che cattura la nostra attenzione. Roba da non crederci, è Cappellini,

già Direttore di macchina sul *Cappellini*. È salito sul treno la mattina presto a Monfalcone, dove sta lavorando all'allestimento dei "Sauro" e ora sta aspettando la coincidenza per Firenze. Il ricordo, che riempie la nostra conversazione è da subito quello del giugno del 1972: la tragica esplosione sul *Cappellini*. Quattro morti, due marinai ed altrettanti operai dell'arsenale militare: il capo squadra Pietro Mariani e l'operaio Agostino Vinci, il sergente Ecg. Giovanni Tesauero ed il sottocapo Ecg. Francesco Di Bart. Erano saliti a bordo per riprendere alcune saldature sul copertino della batteria di prora. All'improvviso un tremendo boato; i primi soccorsi. altri quattro marinai feriti. Accesso in banchina bloccato e squadre di soccorso formate tra gli altri dal personale di guardia smontante del *Da Vinci*, ormeggiato sull'altro lato della banchina. Quella mattina, nel bar della stazione di Mestre, l'amarezza per quel tragico ricordo finì così per soffocare la gioia per un incontro così inaspettato tra marinai sommergibilisti. Il viaggio verso Belluno continuò comprensibilmente contrassegnato da lunghi silenzi tra me ed il comandante Volpi perché a Taranto, sulla banchina, nei pressi della caserma "Farinati", dove *Cappellini* e *Da Vinci* quella fatidica mattina di giugno del '72 erano ormeggiati, c'eravamo anche noi...



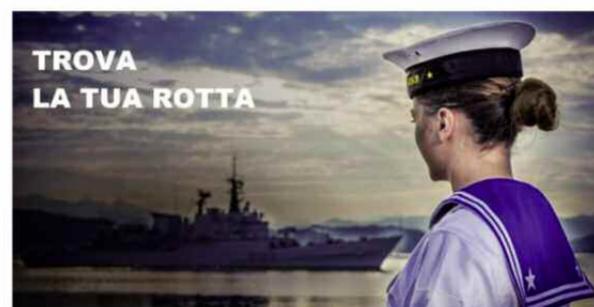
www.marinaiditalia.com

Marinai d'Italia

Sito ufficiale dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia (ANMI)

HOME MAPPA DEL SITO CHI SIAMO NORMATIVA EDITORIA ATTIVITÀ VETRINA CONVENZIONI RUBRICHE
ARCHIVIO WEBMAIL CONTATTI LINK INFORMATIVA PRIVACY

Covid-19: Comunicato n. 16 – 28/10/2020



TROVA
LA TUA ROTTA

clicca sulla foto per saperne di più

AVVISI AI SOCI

- Comunicato di Assoarma relativo alla [Sentenza del Consiglio di Stato per il ricalcolo TFS](#) con l'inclusione dei 6 scatti stipendio.



Agenda
e Calendario
ANMI 2021

1 copia: € 10.00
50 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 spedizioniere

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"

Link istituzionali



» Gruppi ANMI & Componenti

Link: pagina Delegazioni - Gruppi e Componenti Specialistiche ANMI

» Locandine delle ATTIVITÀ

Link: Locandine delle attività dei Gruppi

CORONAVIRUS comunicati della Presidenza Nazionale



Collegamento al Giornale on-line



OROLOGIO CRONO

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

**ACQUISTO RISERVATO
AI SOLI SOCI**

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

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

Per ordinare telefonare ai numeri
06 60.67.46.18 - 335 84.44.113

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

oppure inviare una mail a:
pubblistroma@gmail.com

NOVITA'



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

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



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



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



SCALDACOLLO
in morbido pile
taglia unica
elasticizzata

ZUCCOTTO
Interno lana Thinsulate, per basse temperature.



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

CAPPOTTA TIPO MARINAIO
invernale medio pesante.

GIUBBINO NAUTICO IDROPELLENTE
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.