



Marinai d'Italia

“Una volta marinaio... marinaio per sempre”

MENSILE
DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

Marina Militare e “MISE” per il campo *off-shore* “Vega”



Anno LXV

n. 1/2 • 2021
Gennaio/Febbraio

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





Indirizzo di saluto da parte del nuovo Direttore Responsabile

Cari Soci, care Socie e cari lettori,

avendo da qualche settimana assunto l'incarico di Direttore Responsabile del nostro periodico informativo ritengo doveroso, in questo primo numero del 2021 e nella convinzione altresì di fare cosa gradita, rivolgere a tutti voi un breve cenno di saluto nonché di presentazione.

Dal 1° gennaio u.s. ho sostituito Gianni Vignati. Desidero innanzitutto ringraziare il precedente Presidente Nazionale, l'Amm. Sq. (r) Paolo Pagnottella, che nel lontano 2014, tra tanti, mi ha scelto per iniziare la mia collaborazione nello staff e per giunta nel settore a me più congeniale: quello della Comunicazione. Ringrazio poi il Presidente Nazionale, l'Amm. Sq. (r) Pierluigi Rosati, che mi ritiene all'altezza di poter ottemperare a questa nuova carica: una sfida per me esaltante, a 63 anni, perché si tratta di un impegno di responsabilità verso voi lettori che siete abituati, col "Giornale dei Marinai d'Italia", a un prodotto di buona qualità e levatura, ben congegnato; non lo dico io, non avrebbe senso, bensì lo hanno affermato, in momenti diversi, alcuni esperti della Comunicazione che nulla hanno a che spartire con l'ANMI. Tale risultato è soprattutto merito di Gianni Vignati, al quale va riconosciuta un'esperienza più che ventennale (che mi ha travasato in questi ultimi sei anni di gavetta) in questo particolare settore, e che saluto con gratitudine e affetto. Infine lasciatemi ringraziare i miei amici della redazione: la dott.ssa Daniela Stanco, giornalista pubblicista, che si occupa principalmente del confezionamento del "Diario di Bordo", la coordinatrice grafica, signora Roberta Melarance, che per conoscenze e creatività riesce a rendere gradevole ogni numero e il mio caro compagno di Corso in Accademia Navale, Innocente Rutigliano (divenuto nel frattempo il nuovo Vice Direttore), a cui mi unisce un legame di profonda conoscenza e stima, per tutta la professionalità caratteristica del loro operato che, sono sicuro, continueranno, indefessi, a fornire.

Non siamo tanti, come potete constatare, ma ci sentiamo adosso l'energia giusta per realizzare i fatidici otto numeri annuali. Non si tratta, per quanto mi concerne, di dimostrare nulla a chicchessia bensì di mettere in atto quella spinta innovativa che è presente nell'essere umano e che pensiamo di possedere. La testata, come accennavo sopra, ha raggiunto un elevato livello sia per i contenuti trattati (dagli Autori e dai Gruppi, che ci foraggiano senza soluzione di continuità) sia nella sua veste tipografica. Ciò non di meno noi della redazione abbiamo delle idee nuove, che pensiamo di realizzare a breve termine.

Sia ben chiaro, non è tutta farina del mio/nostro sacco; alcune iniziative sono frutto della "vision" del Presidente Nazionale circa il sodalizio, che finisce ovviamente per riflettersi su questo nostro importante strumento di comunicazione strettamente legato a voi lettori.

Ecco quindi che a partire dai prossimi numeri (penso a quello di aprile) il "Giornale" e il "Diario" si fonderanno in un unico fascicolo, come una volta. Tale scelta si basa sulle seguenti valutazioni: tenuto conto che l'interesse del socio-medio è focalizzato soprattutto sul piacere di vedersi pubblicato nelle foto che ha inviato per il "Diario", si cercherà di spingerlo anche alla lettura degli articoli del "Giornale". Non basta: nella suddivisione, tra "Giornale" e "Diario", delle 80 pagine che compongono il numero, un unico fascicolo determina maggiore flessibilità decisionale per il sottoscritto (anche i costi associati di stampa/allestimento e spedizione verrebbero ritoccati in diminuzione, sia pure di poco). Abbiamo poi deciso di cambiare la copertina del "Diario" che, per quanto simpatica e accattivante (abbiamo aggiunto recentemente anche la mascherina anti-Covid-19 ai tre marinai), ci sembrava obsoleta.

La nuova copertina del "Diario" sarà la foto che meglio rappresenta lo spirito e il senso di appartenenza dell'Associazione (il giudizio espresso dalla redazione sarà insindacabile) tra quelle che i Gruppi/Soci ci faranno pervenire per tempo. Soggetti preferiti? Soci più o meno giovani in tenuta sociale, manifestazioni dei Gruppi (gli eventi conviviali non verranno presi in considerazione), volti, paesaggi marinari, ecc. E poi la sinergia in atto con la Marina Militare: stiamo infatti investigando la possibilità di incentivare questa preziosa collaborazione entrando nella meravigliosa sfera della musica grazie alla consolidata amicizia che mi lega da oltre quindici anni al Capitano di Vascello Antonio Barbagallo, Maestro della Banda Musicale.

Infine vorrei lanciarmi in un'impresa ardua, che potrebbe risultare particolarmente onerosa perché, mentre voi lettori siete circa 34.000, noi in redazione siamo sempre i soliti 4: aprire una rubrica di poesie da pubblicare su base di opportunità. I vostri contributi dovrebbero ovviamente essere incentrati sui soggetti "marinaio" e "mare". Direi almeno di provarci, quindi aspetto vostre nuove (soprattutto via e-mail a dir.resp.giornale@marinaiditalia.com)!

Cari lettori, vi ringrazio della pazienza che avete dimostrato di leggermi fino in fondo. In questa "navigazione" che mi appresto a iniziare per soddisfare il vostro gradimento, sappiate che sarete la mia bussola, lo strumento che ogni bravo "marinaio" deve saper utilizzare al meglio per raggiungere il porto...

Angelo Castiglione

Nato a Taranto il 13 ottobre 1957, ha conseguito il diploma presso il Liceo Scientifico "O.M. Corbino" di Siracusa.

Ha frequentato il Corso normale dell'Accademia Navale nel periodo 1976-'80 (Corso Invicti). Ufficiale di Stato Maggiore, ha conseguito l'abilitazione "a" e, successivamente, di Direttore del Tiro. Imbarcato sull'incrociatore *Andrea Doria*, sul cacciatorpediniere *Impavido*, sulla fregata *Aliseo* e sulla corvetta *Minerva*, da Tenente di Vascello ha comandato il cacciamine *Platano*. Aiutante di Bandiera del Comandante in Capo della Squadra Navale nel biennio 1988-'90, ha frequentato a Madrid, nel periodo 1991-'92, la Scuola di Guerra Navale della Armada Española. Comandante in 2^a del cacciatorpediniere *Francesco Mimbelli* nel biennio 1995-'97 in seguito, col grado di Capitano di Fregata, ha comandato la corvetta *Sibilla* fino al 1998.

Impiegato poi nel settore della Comunicazione e Pubblica Informazione della Forza Armata, ha lavorato presso la sala stampa dello Stato Maggiore Marina, e successivamente, promosso Capitano di Vascello, è diventato titolare dell'Ufficio Immagine e promozione; dal 2004 al 2006 ha comandato la base logistica della Marina di Augusta (SR). È quindi ritornato al timone dell'ufficio Immagine e promozione, dove a fine dicembre 2013 ha terminato il servizio attivo, venendo promosso subito dopo al grado di Contrammiraglio. Sposato con la Signora Emmanuela Monego, che lo sopporta (con la "o") ormai con rassegnata volontà, il suo mondo famigliare è tutto declinato al femminile per la presenza



Angelo Castiglione

Caro Socio, Ti scrivo...

Come anticipato nel precedente numero, la mia "lettera aperta" tratterà argomenti che hanno riflessi diretti e/o indiretti sull'Associazione, non dimenticando mai la centralità dei Soci con le proprie speranze e aspettative. Riserverò anche uno spazio, da oggi in poi, per ricordare e fornire elementi di riflessione sugli scopi, riportati nello statuto, che si prefigge l'Associazione, trattandone uno per ogni edizione.

In questi pochi mesi trascorsi dall'assunzione dell'incarico ho iniziato a "scoprire" la bella e articolata realtà dell'Associazione. A causa del *Coronavirus* non è stato possibile muovermi da Roma e questo aspetto, oltre a dispiacermi molto a livello personale, non mi ha permesso di stare vicino a Voi, incontrarvi, vederci negli occhi, ascoltarvi e scambiare due parole, così da conoscerci e da confrontarci sulle varie problematiche che devono essere affrontate e risolte. Ho cercato di rimediare a questa situazione, telefonando ad alcuni Presidenti di Gruppo e a singoli Soci. Da questi contatti sono emersi degli aspetti che desidero condividere.

Innanzitutto la chiusura delle sedi e la "quasi" totale assenza di attività hanno avuto serie ripercussioni sulla compattezza dei Gruppi. L'impossibilità reale di aggregarsi ha comportato la difficoltà di mantenere quei rapporti interpersonali, ritenuti fondamentali per la vitalità e lo spirito di corpo che sono alla base della Nostra Associazione. Soprattutto i Soci meno giovani hanno sofferto e continuano a patire tale situazione. Rinnovo a tutti l'invito di fare "Equipaggio", di essere presenti e di intervenire prontamente e d'iniziativa per fare quadrato, stringendosi tutti insieme per un'azione di solidarietà marinara. Esprimo il mio più sincero apprezzamento per quelle delegazioni, che hanno attuato con positivi esiti degli appuntamenti in *zoom meeting* fra i Presidenti dei Gruppi di appartenenza.

L'altro aspetto, che se da una parte mi ha fatto piacere constatare dall'altra mi ha portato a riflettere, riguarda la sensazione, solo tale può essere dopo un periodo così breve, di aver percepito dai miei interlocutori la sorpresa di ricevere una telefonata da parte del Presidente, che si mostra interessato ai loro problemi o si ricorda di un lieto evento. Il Presidente e la Presidenza nel suo complesso sono e debbono essere sempre vicini ai Gruppi e ai Soci o direttamente o tramite i Consiglieri Nazionali e i Delegati Regionali. Il fatto di avere gli uffici a Roma non vuol dire essere lontani dalle sedi sparse sul territorio; è solo un aspetto tecnico. La volontà di mantenere un collegamento stretto verrà attuata con continuità e con determinazione, in modo che nessuno si senta mai solo, percependo tangibilmente al proprio fianco la presenza delle cariche centrali.

Dalla documentazione pervenuta in sede mi sono accorto, poi, che in alcune aree si registra un alto indice di litigiosità. Per fortuna sono zone ben circoscritte, ma non c'è dubbio che la predetta condizione può minare la compattezza di intenti a livello locale. Talvolta sono effetti di eventi risalenti al passato; situazioni non risolte in modo definitivo e soprattutto trasparente, che hanno assunto connotazioni sempre più ingarbugliate. Non di rado da questa litigiosità traspare anche "aggressività".

È necessario che ognuno rispetti il proprio ruolo, ricordandosi che è al servizio dell'Associazione e non viceversa e ricercando sempre l'occasione di dialogo e confronto, sapendo però anche ascoltare e comprendere le motivazioni degli altri.

Cambiamo argomento e parliamo del primo scopo riportato nello statuto in vigore. "Tenere vivo fra i Soci il culto della Patria, il senso dell'onore e l'attaccamento alla Marina Militare", ampliato e integrato nell'edizione in fase di registrazione in "Tenere vivo fra i Soci il sentimento di culto e di devozione alla Patria, il senso dell'onore e del dovere e l'attaccamento alla Marina Militare". Pur trattandosi di uno scopo, esso fa parte del DNA di tutti i Soci, ma si è ritenuto opportuno riportarlo non solo come memoria per noi ma, soprattutto, come caratterizzazione dell'Associazione.

Nel nuovo statuto compaiono dei termini che arricchiscono il concetto, quali "sentimento", "devozione" e "dovere". Il "sentimento" appartiene alla vita interiore di ogni singola persona, è pertinente al mondo degli affetti e delle emozioni. Rappresenta l'atto di sentire, percepire, avvertire e provare emozioni. La "devozione" ci porta alla mente il mondo religioso; è una speciale venerazione e fiducia nei confronti di qualcuno/qualcosa, per i quali si è pronti anche al sacrificio. L'abbinamento di sentimento di culto e di devozione alla Patria vuol testimoniare con forza l'amore e l'orgoglio di appartenenza dei Soci a un popolo e a un territorio, per i quali si è pronti a tutto. Ciascuno di noi prova grande emozione ogni volta che abbiamo la fortuna di assistere a una cerimonia di alza/ammaina bandiera e/o di intonare l'inno nazionale. La terza e ultima parola è "dovere", in contrapposizione a diritto. Anche in questo caso è enfatizzato il concetto, in quanto è abbinato all'onore. Sono peculiarità che ci appartengono e, quindi, non rappresentano per noi un peso, ma sono valori e ideali, che derivano da un comportamento coerente all'etica e al rispetto delle persone e delle leggi. L'espressione "tenere vivo" deve, comunque, farci riflettere. Perché corrisponde a realtà quanto sopra riportato, ma è necessario non abbassare mai la guardia. Nella società attuale non sempre tali valori sono pienamente riconosciuti e risplendono di luce propria (come ben raccontato da un successivo articolo), per cui si deve assolutamente evitare il pericolo anche minimo di un accenno di appannamento nelle nostre fila, anche in considerazione del ruolo che l'Associazione deve continuare a svolgere. Infine l'"attaccamento alla Marina Militare" non si discute. Talvolta possono anche nascere incomprensioni dovute a situazioni contingenti, ma è sempre necessario ricucire rapidamente eventuali strappi e non importa chi fa il primo passo, l'importante è farlo. Dobbiamo essere pronti e disponibili a fornire il nostro contributo alla Forza Armata, mettendo a disposizione la nostra esperienza, professionalità e capacità, ricordandoci anche non solo di attendere una eventuale richiesta ma anche di proporci. Abbiamo delle peculiarità che possono risultare di particolare utilità per le esigenze della Nostra amata Marina.





In copertina
Nave *Anteo* in vicinanza della piattaforma petrolifera "Vega"

Direttore responsabile
Angelo Castiglione

Vicedirettore
Innocente Rutigliano

Redazione
Alessandro Di Capua, Gaetano Gallinaro, Massimo Messina, 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 0
IBAN: IT 740076010320000026351007
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

Il Gruppo ANMI di Milano compie 110 anni



Sommario



1 Editoriale del Presidente Nazionale



4 F-35B Mancanza di mentalità marittima

7 In ricordo del professor Giorgio Giorgerini

10 La Patria per amarla bisogna narrarla e viverla

12 La buriana

14 AMP Penisola del Sinis - Isola di Mal di Ventre

20 Il comandante Bitta

22 Eritrea - un unico nome per quattro navi

28 Supporto al Ministero dello Sviluppo Economico nelle attività *off-shore*

32 Recensioni e segnalazioni librerie



pag. 20

Nel richiamare l'attenzione al rispetto delle norme di collaborazione per la pubblicazione di articoli e notizie sia sul giornale "Marinai d'Italia" che sul "Diario di Bordo", norme che periodicamente vengono pubblicate sulle rispettive testate, vorremmo soffermarci su alcuni aspetti che spesso ci costringono ad un improbo lavoro o perfino a non pubblicare l'elaborato ricevuto:

- immagine inserita in documento word: oltre ad appesantire notevolmente il file, rende difficoltosa l'estrapolazione dell'immagine che comunque perde di qualità; le immagini vanno sempre inviate con file a parte;
- note a fondo pagina o note di chiusura: eventuali note di chiarimento, ad una maggiore comprensione del testo, devono essere inserite manualmente e non con la funzione automatica del programma di videoscrittura, ed indicate con numero tra parentesi -es. (1). Tali note devono essere riportate preferibilmente su file separato;
- risoluzione immagini: nelle citate norme viene sempre richiesta una risoluzione delle immagini non inferiore a 300 dpi, condizione richiesta dagli impianti tipografici per ottenere una definizione accettabile su carta. Con l'avvento del digitale, la funzione di fotocamera è stata via via sostituita dagli smartphone che montano ottiche sempre più performanti, e la quasi totalità delle foto che pervengono in redazione provengono da scatti da smartphone. Ma torniamo alla risoluzione, che è una caratteristica fissa di ogni ottica e che negli smartphone non raggiunge mai un valore così elevato di dpi (valori di 300 dpi si trovano solo in reflex semi-professionali e/o apparecchiature professionali). Per ovviare a tale limite, però ci viene incontro la definizione, espressa in pixel, e rappresenta la dimensione (larghezza x altezza) della immagine. Ogni apparecchiatura digitale, sia essa smartphone/telefono o fotocamera, ha la possibilità di impostare almeno tre valori di definizione: Alta, Media, Bassa. In questo caso basta impostare la definizione più alta. Certo va a scapito della capacità di immagazzinamento, ma si sa: non si può avere la botte piena e la moglie ubriaca.

Buona navigazione.

LA REDAZIONE

F-35B

Mancanza di mentalità marittima

Renato Scarfi - Scrittore e esperto in Relazioni Internazionali

In questi ultimi mesi ha ripreso vigore, in tutta la sua asprezza, il mai completamente sopito antagonismo tra Aeronautica e Marina Militare. Mi riferisco all'assegnazione all'Aeronautica del terzo velivolo F-35B STO/VL (versione "navale" Short Take Off/Vertical Landing), privandone la Marina che, in questo modo, ha visto allontanarsi la possibilità di rendere pienamente operativa la portaerei Cavour. Con la riduzione dell'acquisto dei velivoli operata dal Governo Monti, infatti, era stata decisa l'assegnazione di 15 velivoli versione "B" alla Marina e di 15 all'Aeronautica (che, ricordiamo, riceve anche 60 F-35A).

I primi due velivoli sono stati regolarmente acquisiti dalla Marina, che attendeva ulteriori rapide assegnazioni per poter avviare l'iter per ottenere la piena capacità operativa di Nave Cavour. Tuttavia, con un'improvvisa decisione presa dallo Stato Maggiore Difesa a gennaio 2020, il terzo velivolo è stato assegnato all'Aeronautica. Una scelta non concordata o pianificata tra le due Forze Armate, che penalizza gravemente i programmi della Marina senza migliorare minimamente le capacità dell'Aeronautica. Molti osservatori la giudicano una scelta anacronistica e nostalgica contro l'interesse della Difesa nel suo complesso, dopo che negli anni era stato faticosamente raggiunto un delicato equilibrio che teneva conto sia delle note ristrettezze di bilancio sia delle peculiarità delle singole Forze Armate, ma che garantiva comunque l'operatività delle navi e degli stormi.

In tale ambito, se da una parte si cerca di far cambiare idea alla Difesa avanzando argomenti concreti, dall'altra le narrazioni ideologiche sembra abbiano ormai sostituito l'oggettiva valutazione dei fatti. Non solo, la discussione (ulteriormente alimentata da una politica silente) è scaduta a tal punto che taluni hanno orgogliosamente manifestato delle gravi cadute di stile che offendono, prima di tutto, gli stessi autori. Ma proviamo a fare un punto di situazione, per cercare di contribuire a chiarire i termini della *querelle*.

Gli aerei

L'F-35 è un velivolo di quinta generazione costruito in tre versioni, la prima delle quali è denominata "Alfa", quella convenzionale, basata negli aeroporti e impiegata per i compiti istituzionali dell'Aeronautica,

L'impiego da terra avviene solo quando ciò è permesso dalle condizioni di sicurezza (del personale e dei velivoli) e dalla disponibilità di operare da piste preparate. L'impiego da terra della versione "B" non è, pertanto, predominante o esclusivo.



come la difesa aerea. Le altre due sono denominate "Bravo" e "Charlie" e le sono versioni navali progettate per rispondere a precise caratteristiche costruttive delle unità sulle quali devono essere imbarcati, ovvero portaerei o unità anfibe con o senza *ski-jump* (versione "B" STO/VL, a decollo corto e atterraggio verticale) e portaerei in configurazione CATOBAR¹, ovvero dotate di catapulte e cavi di arresto (versione "C"). La versione "B", quella oggetto della contesa, è quindi una versione navale che può, eventualmente, essere provvisoriamente impiegata da aeroporti. Quando (raramente) i Marines impiegano i propri F-35B da terra, infatti, si tratta solo di una soluzione temporanea, in quanto essi operano normalmente da una portaerei, con piloti che hanno l'addestramento e le qualifiche per operare in ogni condizione meteorologica dalle piattaforme navali.

Il loro impiego sul mare

I velivoli devono poi essere impiegati tempestivamente ed efficacemente per l'assolvimento della missione. Da questo deriva la necessità per la Marina di avere propri velivoli ad ala fissa imbarcati sulle portaerei. Un approccio seguito da tutte le Marine moderne del mondo ma che, in Italia, ha trovato dei detrattori che liquidano superficialmente l'innegabile esigenza operativa come mera questione di prestigio. In proposito, giova dare un'occhiata al passato.

Nota

¹ Catapult Assisted Take Off But Arrested Recovery

Fin dal 1919, infatti, le Marine più lungimiranti hanno cominciato a costruire le portaerei, navi che sfruttavano le potenzialità del "nuovo" mezzo aereo sia per fini di proiezione di potenza sia per l'impiego operativo, a sostegno delle attività navali.

Le esperienze fatte evidenziarono anche la notevole difformità esistente tra il teatro operativo della Marina e quello dell'Aeronautica, i differenti impieghi e, di conseguenza, il diverso addestramento cui dovevano essere sottoposti i piloti, inducendo le principali Marine a costituire forze aeree (mezzi, personale e logistica) dedicate e dipendenti da una catena di

Comando che facesse capo ai Vertici della Marina. Le conoscenze acquisite, tuttavia, non furono valorizzate dall'Italia, che fece prevalere la corrente di pensiero,

Nelle foto sotto

AV 8B Sea Harrier sul ponte di nave Cavour. McDonnell Douglas AV-8B Harrier II è una classe di aerei monomotori a getto da attacco al suolo appartenenti alla seconda generazione di aerei a decollo corto e atterraggio verticale (STOVL) sviluppati e prodotti dalla Boeing/BAE Systems negli anni novanta sulla base del progetto della British Aerospace negli anni ottanta

Il Cavour in navigazione



Renato Scarfi

Il C.V. Pil (ris), Renato Scarfi ha maturato una profonda esperienza internazionale nel campo militare e diplomatico. Laureato in Scienze Internazionali e Diplomatiche e in Scienze Marittime e Navali ha conseguito anche un Master in Antiterrorismo Internazionale. Più volte destinato all'estero con incarichi operativi o di staff, è stato imbarcato sulle principali unità della Marina italiana dove, come pilota operativo, ha conseguito più di 2.700 ore di volo su elicottero SH-3D, prima di essere chiamato a far parte dell'Ufficio del Consigliere Diplomatico del Ministro della Difesa, con l'incarico di Capo Sezione Relazioni Internazionali. È autore, tra gli altri, dei saggi *Aspetti marittimi della Prima Guerra Mondiale* (Ed. Ponte di Mezzo, 2018) e *Il terrorismo jihadista* (Ed. Europa, 2019).

favorita da chi evidentemente desiderava mantenere un "casalingo" dominio dei cieli, che vedeva la nostra penisola come "...un'enorme portaerei protesa sul Mediterraneo..."

Una cecità strategica che portò alle tragiche conseguenze che la storia del secondo conflitto mondiale ci ha dolorosamente tramandato.

Come se non bastasse la quotidianità, che vede le principali Marine dotarsi di portaerei operative per tutelare gli interessi nazionali sul mare, anche la storia ci insegna che le richieste della Marina di vedere assegnati quanto prima possibile gli F-35B sono tutt'altro che derivanti da questioni di mero prestigio.

I caccia imbarcati sulle portaerei non sono, quindi, una sorta di accessorio per le attività navali, ma sono strumenti indispensabili per l'operatività della flotta.



Il ponte di volo del Cavour visto dallo ski-jump

Come fare?

Preso atto dei ritardi nella consegna dei velivoli F-35B, derivanti da un mix di produzione, problemi economici e (soprattutto) scelte politiche, non rimane che constatare che la Difesa preferisce limitare l'operatività della Marina piuttosto che rimandare l'assegnazione all'Aeronautica di velivoli dei quali al momento non ha l'esigenza.

Se i prossimi F-35B (ne è prevista la consegna all'inizio e alla fine del 2021) non saranno assegnati alla Marina (si parla di assegnarne solo uno dei due in consegna), la certificazione di piena capacità operativa del sistema portaerei Cavour verrà ritardata almeno fino al 2024. Tutto questo per dotare l'Aeronautica di due o tre velivoli F-35B. In poche parole, l'Italia ha una portaerei pronta ma, per questioni che appaiono di campanile, non vengono forniti i sistemi d'arma indispensabili (perché tali sono gli F-35B), affinché essa pos-

sa operare con piena efficacia per la tutela degli interessi nazionali sul mare. Economicamente è uno spreco, operativamente è un assurdo e strategicamente è irragionevole, denotando una mancanza di lungimiranza e consapevolezza della situazione geopolitica, in particolare oggi che il Mediterraneo è in fermento a causa di rivendicazioni varie e pericolose. Un mare questo che sta diventando sempre più un ambiente operativo ambiguo, volatile, incerto ed estremamente complesso. Per una media potenza regionale con interessi globali come l'Italia, per tutelare i propri interessi sul mare è diventato indispensabile disporre di una portaerei in piena efficienza, ma una portaerei senza aerei è come uno squalo senza denti. È come avere un cellulare di ultima generazione e usarlo solo per fare telefonate. Una gestione ragionevole della questione, preso atto della suddivisione della fornitura di F-35B alle due Forze Armate decise dalla politica, potrebbe prevedere

l'assegnazione quanto prima possibile di almeno una decina di F-35B alla Marina, in modo da garantire la piena, efficiente e moderna operatività del Cavour. Una volta ottenuto ciò si potrebbe procedere all'assegnazione differenziata degli F-35B per Forza Armata fino a completamento. In tal modo non verrebbe inutilmente preclusa l'operatività della Marina né rallentata quella dell'Aeronautica, che continuerebbe ad acquisire i velivoli F-35A per i compiti istituzionali. Ma forse è una soluzione troppo semplice e, soprattutto, rispettosa dei rispettivi ruoli, peculiarità e compiti istituzionali. Andrebbe nella direzione di una visione realmente interforze, il cui unico obiettivo dovrebbe essere l'ottimizzazione dei pochi mezzi a disposizione per il bene comune, considerando prioritaria la sicurezza dell'Italia e tutelando così i sempre più numerosi interessi nazionali sul mare.



In ricordo del professor Giorgio Giorgerini

Angelo Savoretti

Esperto di Storia dell'Arte Militare e di Cultura Strategica

La mattina del 27 agosto 2020 si è spento a Milano Giorgio Giorgerini, uno dei più accreditati studiosi di strategie marittime e dottrina navale, apprezzato autore di un notevole numero di importanti opere di tecnica e di storia navale, nonché di oltre duecento articoli. La sua scomparsa lascia un grande vuoto non solo tra gli studiosi e gli appassionati di argomenti navali e marittimi, ma anche nel mondo della Marina Militare, che ha tanto amato. Avendo avuto la fortuna di conoscerlo bene e l'onore di collaborare con lui per quasi quindici anni, ho voluto ricordarlo in questo articolo non solo dal punto di vista professionale, ma anche da quello umano: un doveroso omaggio al mio inarrivabile "maestro".

Ligure di La Spezia, nacque, però, in Toscana, a Castelnuovo Garfagnana, da una famiglia originaria di Rosignano Marittimo, suo padre era stato un alpino decorato nella Grande Guerra; egli si "vantava" di essere nato il giorno dell'anniversario della "battaglia navale dello Jutland": il 31 maggio 1931.

Mi raccontava che il primo vero contatto con la Marina Militare lo ebbe alla fine della Seconda Guerra Mondiale quando, appena adolescente, osservò con sgomento dalla finestra della sua casa a La Spezia gli inglesi che tagliavano con una motosega i cannoni di una nave della Regia Marina.

Ancora studente liceale, iniziò a scrivere articoli per il periodico *Mare* della "Lega Navale Italiana", tanto dettagliati, esaustivi e competenti che la redazione era convinta che l'autore fosse un adulto. Un giorno, infatti, bussarono alla porta di casa sua due inviati della rivista, chiedendo del comandante Giorgerini, ma la madre credendo che cercassero il marito disse che non era in casa. A quel punto i due specificarono: «*Scusi, ma non è questa l'abitazione del sig. Giorgio Giorgerini?*» e lei rispose: «*Ah, cercate Giorgio!*» e videro presentarsi un adolescente con ancora i calzoncini corti.

Nel 1949 iniziò la collaborazione con *Il Tirreno* che pubblicò, quale suo primo lavoro, un articolo intitolato "L'impiego delle portaerei e la Marina Italiana", le cui conclusioni evidenziavano la necessità per la nuova Marina di disporre di un'Aviazione Navale e, quindi, di navi portaerei.

L'attività giornalistica proseguì con interventi sul quotidiano *Nazione Sera* di Firenze e, dal 1957, sulla nuova rivista *Le Vie del Mare*¹.

La sua naturale aspirazione, chiaramente, sarebbe stata quella di diventare un Ufficiale di Marina, ma non poté entrare in Accademia Navale di Livorno perché, all'epoca, era necessario aver superato l'esame di maturità a luglio ed egli, essendo stato rimandato a settembre (in quell'epoca accadeva di frequente anche all'ultimo anno), fu impossibilitato a partecipare al concorso.



Comunque Virgilio Spigai, suo concittadino e futuro Capo di Stato Maggiore della Marina dal 1968 al 1970, gli spiegò che non era un dramma e che lui sarebbe stato più utile nell'ambito civile della Marina; mai queste parole furono più profetiche.

Nei suoi articoli si avvertiva sin da subito l'impronta netta della passione con cui il giovane Giorgerini esprimeva le proprie argomentazioni.

Il suo talento non passò certo inosservato ai vertici della Marina Militare e nel 1955 fu chiamato dall'ammiraglio Giuseppe Fioravanzo², uno dei più grandi teorici navali italiani, a collaborare alla "Rivista Marittima".

Nel 1958 pubblicò la sua prima opera, un saggio storico sulla Marina russa, *Cenni di Storia e politica navale russa* (di cui conservo gelosamente una preziosa prima edizione).

Angelo Savoretti

Nato a Roma il 30/9/1970, ha assolto gli obblighi di leva nell'Esercito e nel 1998 ha vinto il Concorso Allievi Marescialli della Marina Militare. Si è laureato nel 2007 in lettere moderne a indirizzo storico contemporaneo presso l'Università di "Tor Vergata" di Roma. Nel 2008 ha partecipato al Concorso Nazionale a premi per Tesi di Laurea, bandito dallo Stato Maggiore della Marina Militare vincendo una borsa di studio; nel 2018 ha vinto il premio letterario Marincovich. È autore di numerosi articoli, molti dei quali pubblicati sulla Rivista Marittima e sul Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della MM, e due volumi a carattere storico. Ha collaborato con il dott. Giorgio Giorgerini, uno dei massimi esperti di storia e strategia navale.

Note

¹ Nel numero di luglio 1960 di questa rivista, vi è un interessante articolo in cui un appena trentenne Giorgio Giorgerini descrive il suo incontro con Raymond V. B. Blackman, storico editore del famoso *Jane's fighting ship*, che sanciva il riconoscimento ufficiale fra il più importante e famoso degli almanacchi navali mondiali e il nuovissimo "Le Marine militari nel Mondo". Uscito come supplemento della rivista, a cura dello stesso Giorgerini e Augusto Nani, sarà il progenitore di quell'*Almanacco Navale* che verrà pubblicato per cinquant'anni, fino al 2010.

² È stato uno degli "intellettuali" della Marina italiana e, insieme agli ammiragli Bernotti e Di Giamberardino, uno dei principali esponenti del pensiero navale italiano fra le due guerre. Dopo aver combattuto ed essersi distinto durante la Guerra italo-turca e la Prima Guerra Mondiale, a partire dagli anni '20 alla carriera di ufficiale aggiunse l'opera di teorico e scrittore navale. Durante la Seconda Guerra Mondiale, nel grado di ammiraglio, ricoprì importanti incarichi, sia operativi sia di stato maggiore. Nel dopoguerra diresse per diversi anni la Rivista Marittima e l'Ufficio Storico della Marina Militare Italiana.

Due anni dopo, nel 1960, l'ammiraglio Aldo Cocchia, Medaglia d'Oro al Valor Militare, lo fece entrare all'Ufficio Storico della Marina Militare come collaboratore³ e, per questo motivo, il Professor Giorgerini gli fu sempre molto riconoscente riservandogli una particolare dedica nel suo ultimo libro.

Vista preclusa la carriera militare, si laureò in Scienze politiche ed economiche all'Università di Genova, dove per un biennio fu assistente alla cattedra di Storia delle Dottrine Politiche. Iniziò, quindi, una carriera professionale che lo portò nel corso degli anni a ricoprire le cariche di dirigente, Direttore Generale e Amministratore Delegato in Italia e all'estero di importanti aziende petrolifere, di beni di consumo e finanziarie. Dopo esserne stato Amministratore Delegato, è stato Presidente onorario della "Strategia A.G.", società internazionale per le ricerche economiche e strategiche.

Parallelamente alla sua carriera di dirigente d'azienda, dalla fine degli anni '50 iniziò quel brillantissimo percorso che lo consacrò tra i più grandi esperti navali al mondo. Detiene una lunghissima collaborazione con l'Istituto di Guerra Marittima (I.G.M.), ora Istituto Studi Militari Marittimi (I.S.M.M.), che gli valse nel 1991 il conferimento del "Distintivo d'Onore" per i suoi trent'anni d'insegnamento delle dottrine di pianificazione e di strategia marittima. È stato conferenziere abituale all'Istituto Alti Studi per la Difesa



(I/CASD) e all'Istituto Superiore di Stato Maggiore Interforze (IS-SMI); nonché collaboratore, quale analista e direttore di ricerca, del Centro Militare di Studi Strategici (CEMISS) e, a lungo, consulente dello Stato Maggiore della Marina Militare e della Difesa. Ricoprì incarichi anche all'interno di organizzazioni internazionali per la difesa e la sicurezza (ONU, NATO, UE, 5 + 5 *Mediterranean Conference*) e, in qualità di esperto in strategia e politica della difesa e della sicurezza, gli vennero assegnati incarichi nella NATO e nell'Organizzazione delle Nazioni Unite; in sede di Comitato NATO per la Pianificazione delle forze, nel 1991 è stato relatore per la ristrutturazione delle forze navali dell'*Alleanza Atlantica*.

Per alcuni anni ha insegnato "Politica Internazionale e Storia dei Trattati" all'Università di Genova e, successivamente, "Teoria del Potere Marittimo" alla facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Milano. È stato Presidente dell'Unione Nazionale dei Giornalisti e Scrittori del Mare (UGIM) e, fino a pochi anni fa, ha ricoperto la carica di Direttore della casa editrice di studi storico-strategici navali "Forum di Relazioni Internazionali". È stato, inoltre, autore di un cospicuo numero di importanti pubblicazioni

di storia, tecnica e politica navale, tra cui la monumentale opera "Storia della Marina 1805-2000", edita in 10 volumi nel 1978 e le 24 edizioni biennali dell'*Almanacco Navale*, pubblicate tra il 1962 e il 2010 in collaborazione con Augusto Nani, una rassegna tecnico-operativa di tutte le Marine del mondo che ci ha accompagnato come strumento affidabile e completo di consultazione. Per queste sue fatiche letterarie è stato insignito di due importanti riconoscimenti:

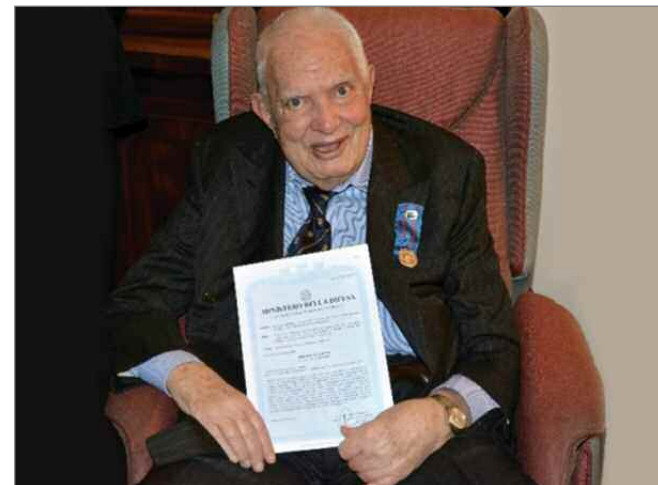
- nel 2000, il premio internazionale "Una vita dedicata al mare" da parte dell'"Ordine Militare dei Cavalieri di Santo Stefano" e dell'Università di Pisa, per il contributo allo sviluppo degli studi strategici e storici del mare;

- nel 2007, il premio *San Remo* in riconoscimento del suo contributo, durato circa 60 anni, alla diffusione della cultura navale. Nel 2015, a coronamento della sua lunga e brillante carriera, la Marina Militare, con il Decreto ministeriale n. 224 del 16 ottobre 2015, gli ha conferito, nel corso di una sobria e toccante cerimonia tenutasi presso la sua abitazione, la "Medaglia d'argento al merito di Marina"⁴ per il contributo dato agli studi navali e per il sostegno dato alla Forza Armata, con la seguente motivazione:

«Illustre scrittore e saggista, dotato di vasta e qualificata competenza, ha dedicato la sua vita al mare e alla Marina in particolare. Grazie alla sua straordinaria competenza e alla sua insigne esperienza, è stato essenziale e insostituibile punto di riferimento per lo Stato Maggiore della Marina. Nella sua veste di storico, conferenziere e docente universitario, si è dimostrato un collaboratore di pregevolissima levatura nello sviluppo degli studi strategici e della dottrina navale, tanto da meritarsi vasti consensi e importanti riconoscimenti. Autore di numerosi scritti e pubblicazioni e collaboratore di primo piano della Marina Militare, ha sempre dimostrato il suo generoso attaccamento alla Forza Armata con una eccezionale e appassionata attività di studio e una profonda sensibilità storica, contribuendo, con il suo impegno e la sua dedizione, ad accrescere ed esaltare il prestigio e l'immagine della Marina Militare.»

Inoltre, nel 2019, l'Associazione Nazionale Marinai d'Italia (ANMI) gli ha conferito il titolo onorifico di *Comandante*.

Il mio primo contatto con il Professore, come l'ho sempre chiamato, avvenne nel settembre del 2005, mentre stavo preparando la mia tesi di laurea sul "pensiero strategico navale". Visto l'argomento piuttosto specialistico decisi di contattare un esperto che mi potesse consigliare e, così, puntai decisamente in alto rivolgendomi al più noto analista navale italiano. Telefonai alla redazione della casa editrice "Forum Relazioni Internazionali", di cui Giorgerini era Presidente, ma la segretaria mi disse che non era in sede. Il giorno seguente mentre stavo sul divano, riposandomi dalle mie fatiche universitarie, sentii il telefono di casa squillare e mia madre mi disse che era in linea il professor Giorgerini. Feci un balzo a mezz'aria e risposi al telefono tutto trafelato, dall'altro capo mi rispose una voce seria ma affabile: «*Buon giorno, sono Giorgio Giorgerini, mi aveva cercato?*». Sin da subito fu prodigo di consigli, pur non avendomi ancora conosciuto, rimasi alquanto colpito dalla sua umiltà nell'avermi richiamato subito. Nei primi tempi, telefonavo alla sua segretaria per contattarlo, ma poco dopo fu lui a darmi il suo numero personale; qualche settimana dopo, lo andai a trovare alla sede del "Forum" e ci conoscemmo personalmente. Da quel giorno ci incontravamo periodicamente presso il suo studio, dove il Professore mi elargiva i suoi preziosi consigli e mi indicava le numerose fonti da consultare. Fu lui a



suggerire il titolo della mia tesi di ben 450 pagine e, dopo la laurea, fu lui il mio relatore nel "Concorso per tesi di laurea" indetto dalla Marina Militare che vinsi classificandomi al 3° posto, ottenendo una borsa di studio. Comunque, sin dall'inizio, mi avvertì di quanto fosse dura questa attività e quanto tempo egli avesse sacrificato alla sua famiglia, ponendomi come esempio il periodo in cui realizzò la monumentale enciclopedia "Storia della Marina"; in quei mesi passò notti insonni, perché ogni settimana doveva completare i vari fascicoli da spedire alla redazione. Quando si rese conto della mia grande passione per la storia navale e, a suo parere, delle mie qualità, mi propose di collaborare con lui. Iniziò, quindi, una collaborazione diretta con il Professore e lo aiutai in un grande lavoro di ricerca nella preparazione delle sue opere più recenti. Consultai diverse fonti nella Biblioteca e nell'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare per la preparazione del libro "Il mio spazio è il mondo", un interessantissimo saggio storico sulla pirateria. Il mio lavoro di ricerca proseguì trascorrendo più di un mese presso l'Archivio di Stato nella consultazione di diverse annate del quotidiano "Il Popolo d'Italia", tra gli anni '20 e '30, per un libro sulla Marina di Mussolini che, purtroppo, non riuscimmo a ultimare. Collaborai con lui anche al libro successivo, "Conversando di politica e strategia marittima", quando recuperai presso l'archivio della "Rivista Marittima" gran parte degli articoli, più di cinquanta, scritti dal Professore nel corso degli anni riguardo i più svariati argomenti di carattere navale.

Pur essendo uno dei più grandi esperti navali al mondo era una persona umile, come tutti i grandi. Mi ricordo che durante una conferenza presso l'Istituto di Studi Militari Marittimi di Venezia, prima di esporre la sua relazione, mi confessò: «*Non so se ho fatto un buon lavoro*», ma dopo il suo intervento le preoccupazioni svanirono dietro uno scroscio di applausi da parte di tutti i partecipanti in sala, come sempre; proprio a Venezia mi presentò il Dottor Nassigh con cui scrisse diversi libri di argomento storico-navale. Parlando, poi, delle sue esperienze professionali mi raccontò di quanto fossero difficili gli esami di storia navale, specialmente quelli riguardanti l'antichità, presso l'Accademia Navale di Annapolis, negli Stati Uniti, dove alla fine degli anni '70 vi trascorse un periodo come "visiting professor". Egli affermava sempre, infatti, che lo studio approfondito della storia navale è un "background" culturale imprescindibile per la formazione di un futuro ufficiale di marina. Tuttavia, alcune volte mi rimproverava bonariamente di essere un po' troppo specialista nella storia navale e un giorno,

nel regalarmi una copia del suo "Almanacco Navale", mi disse: «*Nel descrivere i dettagli di una nave militare leggi sempre attentamente la sua fotografia, ricordati che è lei alla base del nostro mestiere!*».

Lo andavo spesso a trovare a Milano dove trascorrevamo interi pomeriggi parlando di storia navale e della sua lunghissima esperienza nel settore.

Nel salotto della sua casa risaltavano in bella vista le testimonianze del periodo in cui, nel 1975, prestò servizio come Ufficiale della Riserva con il grado di Tenente di Vascello: lo spadino dell'Accademia Navale e una foto in uniforme accanto all'ammiraglio Giuseppe Oriana, allora Comandante in Capo del *Dipartimento Militare Marittimo dell'Alto Tirreno* a La Spezia. Nonostante un certo decadimento fisico, anche per via dell'età, la sua mente era ancora vivace e continuava a progettare nuove opere come quella sulla "Storia dei trattati navali" che, purtroppo, non siamo riusciti a terminare.

Almeno una volta al mese ci sentivamo per telefono, ma negli ultimi tempi la sua voce era diventata sempre più fioca e facevo molta fatica ad ascoltarlo. Lo sentii per l'ultima volta intorno al periodo di Ferragosto e le parole che mi rivolse furono: «*Caro Angelino, purtroppo adesso devo interrompere, ti chiamo la prossima settimana*». Aspettai alcuni giorni, ma quando la mattina del 27 agosto suo figlio Luca mi telefonò, compresi subito che il Professore se n'era andato.

Anche se fisicamente non è più tra noi, il grande merito del prof. Giorgerini è stato quello d'aver consegnato all'Italia e al mondo la testimonianza della grandezza e dell'articolazione del suo contributo di pensiero, oltre alla mole gigantesca del lavoro di ricerca e di divulgazione. Abbinava una penna finissima a una preparazione multidisciplinare in materia navale, che gli permetteva di affrontare, più che esaurientemente, qualsiasi argomento da ogni punto di vista: giornalistico, storico, editoriale, strategico, tecnico, politico ed economico. In conclusione, per tutto quello che mi ha insegnato e per i suoi continui incoraggiamenti durante gli anni in cui ho collaborato con lui, posso dire una sola frase: «*Grazie di tutto Professor Giorgerini!*».

Note

³ Il professor Giorgerini mi disse sempre che sul volto dell'ammiraglio Cocchia si notavano ancora i segni della battaglia navale del banco di Skerki, combattuta il 2 dicembre 1942, quando il preciso tiro dei cannoni britannici danneggiò gravemente il cacciatorpediniere da lui comandato, il *Da Recco*, provocando la deflagrazione dei depositi munizioni prodieri e causando la morte o il ferimento di più di metà dell'equipaggio. Allora capitano di vascello Cocchia riportò gravi ustioni, specialmente al volto, e, temporaneamente accecato, dovette cedere il comando al comandante in seconda. Ricoverato, inizialmente, presso l'ospedale di Torrebianca (Trapani), dovette trascorrere i tre anni successivi in diverse cliniche, sottoponendosi a numerosi interventi di chirurgia nel tentativo di limitare i danni causati dal fuoco. Rimase comunque sfigurato e, per la sua decisa azione di difesa del convoglio contro forze superiori, ricevette la *Medaglia d'Oro al Valor Militare*.

⁴ È una decorazione istituita dalla Repubblica Italiana nel 1997 per premiare le attività e gli studi volti allo sviluppo ed al progresso della Marina Militare Italiana, nonché le singole azioni di merito caratterizzate da spiccata perizia da cui sono derivati lustro e decoro alla marineria italiana.

La Patria per amarla bisogna narrarla e viverla

Gli italiani si affidano ai sucedanei del sacro valore
ma hanno ben chiaro questo sentimento di appartenenza

Angelo Nardi - Giornalista

La Patria oggi non è più raccontata e vissuta come una volta. Esistono programmi televisivi di approfondimento storico molto apprezzabili ma sempre troppo attenti a dare una spiegazione per così dire, scientifica degli accadimenti. Attenta, troppo spesso, a non evidenziare adeguatamente quegli elementi di sentimento di adesione a valori come quello di Patria. Il significato di "Patria", infatti, non riferisce semplicemente il contenuto di "terra dei padri". Non è riferibile a un oggetto referente. Con "Patria" abbiamo la declinazione di un sentimento. Non è semplicemente la designazione della terra abitata dal proprio popolo, ma è il luogo stesso dove si verifica la propria soggettiva identità in consonanza con quella di tutti gli altri che a questo punto debbono

chiamarsi "fratelli", non solo quindi cittadini o concittadini. Si entra in una categoria diversa quando ci si esprime ricordando e, talvolta, "scomodando" questo valore sacro e arcano. Si dice per analogia come luoghi dell'origine e dell'appartenenza più profonda, note sono infatti le affermazioni "Roma è la patria del diritto", "Vienna è la patria del valzer" ... In definitiva se parliamo di "Patria" ci riferiamo solo alla nostra. Chiaro che "la terra dei padri" riguarda sentimenti e senso di appartenenza anche di altri popoli. Riferimento comune di altre nazioni che sono certamente rispettabili. Ogni realtà con le sue tradizioni ha con sé cultura, origini, lingua e istituzioni, la cui conoscenza è foriera di grandi insegnamenti. Ma l'espressione "Patria"

convive con l'eccezionalità di poter essere declinata effettivamente solo con la prima persona, singolare o plurale. Ben diversa infatti l'emozionalità evocata con l'espressione "terra dei padri" riferita alla propria terra. Non si ha il senso di Patria se non si percepisce in modo profondo il proprio sentire del luogo del proprio essere e in questo riconoscere le vestigia di chi, anche con il sacrificio personale, ha scritto la nostra storia e con riferimento alla società attuale ha costituito Istituzioni e ha costruito negli anni città, paesi, strade e case. Non si capisce il senso di Patria degli altri popoli se non si condivide profondamente questo sentimento per la propria.



Eppure, si dirà, il senso di Patria, quindi la condivisione di questo sentimento, è sempre meno avvertito. Pare che la Patria non sia al centro del cuore dei giovani. Nella maggioranza delle persone parole chiave come l'onore alla terra dei padri non risponde più all'immaginario generale né paiono funzionare quei sucedanei come la Nazionale di calcio o la Ferrari le cui vittorie immediatamente uniscono.

La spinta nazionalistica vissuta in collegamento ai problemi di difficile condivisione delle politiche di rigore dell'Unione europea ha creato un antagonismo con le sedi decisionali site in Bruxelles. Ma il sentimento patrio non nasce in antagonismo, deve essere invece condivisione e riconoscimento degli altri verso il proprio Sé. A integrare questo sentimento che solo apparentemente è in declino interviene il rafforzamento del senso di famiglia, di religione e di appartenenza a dimensioni associative. Il rapporto Censis al 150° anniversario dell'Unità riporta l'Italia come il luogo dove più si è affinata la qualità della vita, il culto della bellezza e il credo religioso anche nelle vesti della tradizione. Sono questi i valori in cui credono gli Italiani. Gli abitanti del Belpaese indicano al 65% il senso della famiglia, al 25% il gusto per la qualità della vita, al 21% la tradizione religiosa e al 20% l'amore per il bello.

"Per il futuro - osserva il Censis - i valori che caratterizzano l'Italia e gli Italiani sembrano poggiare sempre meno sulla rivendicazione dell'autonomia personale e sempre più sulla riscoperta dell'altro, sulla relazione e la responsabilità. Sono valori che in questa fase fanno emergere scintille di speranza che vanno però alimentate e potenziate, affinché possano diventare un nuovo motore di crescita sociale, economica e civile del Paese".

Scrivere sempre il Censis: "la crisi del soggettivismo ha generato due pulsioni. La prima è l'apertura all'altro, la riscoperta del valore delle relazioni, convinti che ci possiamo salvare solo tutti insieme.

Angelo Nardi

È giornalista professionista. Ha sessanta anni, laureato in filosofia del linguaggio con Tullio De Mauro con tesi sulla logica booleana e il linguaggio. Come giornalista si è occupato di Economia e politiche urbanistiche dell'area metropolitana di Roma. Da dodici anni lavora nell'informazione relativa alla cura della salute e di questo specifico settore ne analizza le grandi scelte politico-amministrative, ma soprattutto l'aspetto della ricerca scientifica nelle vesti di divulgatore. Scrive su *Osservatorio Sanità e Salute* ed è collaboratore free lance di diverse testate.



La seconda è un emotivo approccio restrittivo verso le passate sregolatezze dell'individualismo.

Ma nessuna pedagogia calata dall'alto - sottolinea ancora il Censis - potrà "fare" i nuovi Italiani: nessuna etica eterodiretta, tesa a rieducare i cittadini a comportamenti virtuosi, innescherà un nuovo ciclo di sviluppo civile e sociale".

Valore, quello della Patria, che si coniuga nel trittico "Dio, Patria e Famiglia", che oggi appare sbiadito solo in apparenza. La fede è vissuta come centrale presso l'82% degli italiani che ritiene esista una sfera trascendente o spirituale che va oltre la realtà materiale: il 66% si dichiara credente, cui va aggiunto il 16% di coloro che credono ma si dichiarano non osservanti.

Anche vero però che i due terzi degli Italiani di fatto non entra mai nei luoghi di culto e solo un terzo vi si reca, una o più volte alla settimana, per partecipare alle funzioni religiose. Il 70% degli Italiani è convinto di vivere in un posto bello e ritiene che questa consapevolezza aiuti ciascuno a diventare migliore. Pertanto si afferma anche un legame tra etica ed estetica. Si riconosce alla bellezza anche una funzione educativa, il 41% ritiene che le meraviglie del nostro Paese possano essere la molla che ci farà ripartire. Moralità e onestà (55,5%), rispetto per gli altri (53,5%), solidarietà (33,5%), infine, sono i valori considerati necessari per migliorare la convivenza sociale in Italia. Tutto questo dimostra la presenza del sentimento patrio, anche se declinato in altre configurazioni. Ma per recuperare suggestioni, idee, immagini che recuperino questo termine andato parzialmente in disuso c'è bisogno di declinarlo nella sua profonda sensatezza e in una vasta operazione di narrativa.

Ci sono dei luoghi da celebrare e dei momenti storici che dovrebbero essere narrati con la dovuta intensità che si deve. Nel 2021 si celebra l'anniversario del Centenario della traslazione del Milite Ignoto nel Sacello dell'Altare della Patria, divenuto il simbolo della nostra identità Nazionale. Commemorazione questa che oltre a stimolare gli Italiani a rendere omaggio a Tutti i Caduti attraverso i resti di un soldato senza nome morto in combattimento per la propria Patria, dovrebbe riportare alla mente tutti i luoghi della 1ª Guerra Mondiale, ove sono ancora ben visibili i segni della Guerra (dal Pasubio alla Bainsizza, dal Grappa al Cimone, dall'Ortigara al San Michele, dal Cimitero degli Eroi di Aquileia a Redipuglia, ...). Ma ce ne sono moltissimi altri di luoghi e in tutti si condensano migliaia di storie e di centinaia di migliaia di valorosi ventenni.

Non c'è sentimento patrio celebrato se non esiste un sentimento patrio, narrato e vissuto.



La buriana

Ugo Elia

Socio del Gruppo di Castellabate

Taranto, il *Calvi* è ormeggiato, io sono di guardia a bordo (allora ero Sottocapo). Da tempo il sole è tramontato, gran parte dell'equipaggio in franchigia. Sentivo il vento fischiare e il mare incresparsi paurosamente.

Il mare vivo, forti schizzi d'acqua arrivavano in coperta portati da folate di vento; il sommergibile si spostava come fosse un pendolo, cavi d'ormeggio allentati. Una bettolina per il rifornimento di carburante era affiancata, già con un cavo mollato, sbatteva contro il nostro scafo. Sussisteva un pericolo imminente di fuoriuscita di nafta. A bordo pochi marinai, cioè la sola squadra di servizio. I più per giunta poco avvezzi con l'arte marinaresca. Fortunatamente fra questi era però presente Monteforte, mio stimatissimo amico, Sottocapo volontario, classe '58, che lo vedevo già destreggiarsi tra "prora e poppa" del battello incurante di bagnarsi. Aveva la situazione in mano, era urgente intervenire sui cavi di ormeggio del lato sinistro, quello della bettolina, inserendo a dovere i parabordi e cazzando i cavi. Il lato sinistro del *Calvi* era quello più esposto al vento. Incuranti delle raffiche e dell'acqua che ci aveva inzuppati fino alle ossa, si continuava a lavorare senza sosta consapevoli del pericolo che il nostro amato battello correva. Sistemiamo i cavi di prora nella giusta trazione, riprendendo l'imbando. I nostri occhi s'incrociano; "Elia e Monteforte chiedono aiuto", i nostri colleghi sono come spettatori smarriti, pure essendo qualcuno più forzuto di noi due insieme. Credo che il loro cervello fosse momentaneamente bloccato, movimenti goffi, qualcuno inciampa sui cavi e cade, mando due marinai sui lati di poppa a riferire la situazione.

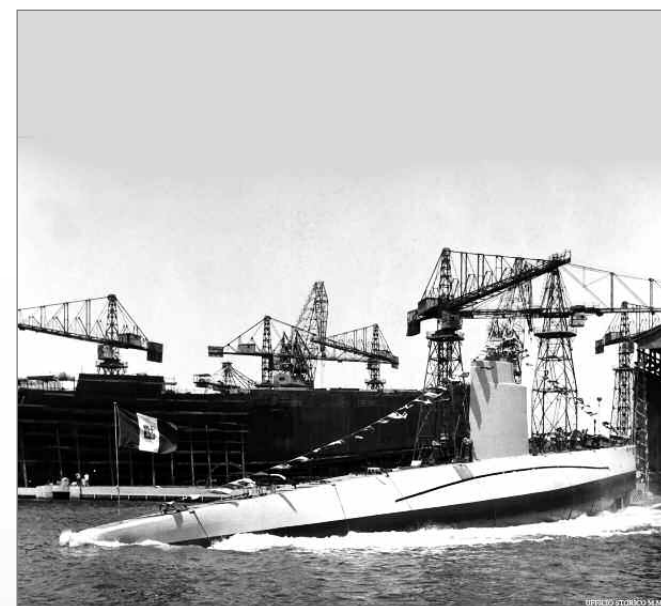
Mi accorgo che le mie mani non solo sono bagnate ma anche sporche di sangue. Si lavora senza guanti, lo stesso dicasi per Monteforte. A occhio ci sentiamo rassicurati: la prora risultava come imbrigliata, come domata a dovere. Decidiamo di avviarci a poppa, contemporaneamente controlliamo la tenuta dell'ormeggio della bettolina, che rappresentava il maggior pericolo per il battello.

La pioggia iniziava a diminuire d'intensità, le nostre tute bagnate aderiscono al corpo e cominciamo ad accusare il freddo. Nel percorso verso poppa dico al mio amico e collega: "na fatia!" "... (che fatica) giacché la mia espressione dialettale lo faceva ridere. In lontananza scorgo il Sottufficiale di servizio, che correva verso il battello (in seguito verrò a sapere che resosi conto della buriana non aveva aspettato nessuna chiamata per tornare sul sommergibile). Mi confessa Monteforte: quel giorno Ugo faceva parte della squadra di servizio, avendolo visto lavorare pensavo fra di me che questo amico ha mille risorse, non solo in senso figurativo, anche poi nella realtà, a esempio, si diletta a suonare diversi strumenti; ripeto, mille risorse!

I ragazzi a terra stavano liberando il barbettone dal sacchetto per poi incappellarlo alla bitta, gli altri a bordo completavano la sua tenuta. Non essendo nocchieri, avevamo fatto un buon lavoro. Stendendo il braccio con pugno chiuso e pollice in l'alto faccio capire che va tutto bene. Il Sottufficiale mette piede a bordo, controlla la situazione della bettolina, s'avvia verso prora, poi verso poppa stessa prassi, fa qualche domanda in merito a chi materialmente avesse preso ogni decisione. Elia - Monteforte gli dicono; poco dopo scendiamo tutti in banchina. Questi fa una leggera pausa di meditazione e rivolgendosi a tutti dice: bravi, ben fatto. Domani riferirò al Comandante. Dal suo giubbotto tira fuori diverse bustine di cordiale che tracanniamo con avidità. Un gesto amichevole e carino. Saluto tutti, mentre con lo sguardo i miei occhi si fissano sul numero distintivo del nostro battello come volergli dare un saluto, una carezza. "503", il numero del *Calvi*.

Il giorno dopo, all'ora del panino, alle ore 12.00, assemblea generale presieduta dal Comandante; siamo schierati in banchina. Egli riporta in maniera sintetica l'operato del personale di servizio nella notte precedente durante la "buriana" e valuta con parole di elogio e apprezzamento l'operato; in particolare cita me e Monteforte. Sicuramente il Sottufficiale aveva riferito anche certi particolari. L'assemblea si scioglie e m'avvio verso la segreteria al mio posto di lavoro. Sento una voce che dice: bravo Elia; mi giro e vedo il Comandante. Rispondo, il primo merito va soprattutto a Monteforte, senza il suo tempestivo intervento, senza il suo eccellente senso di coordinamento non so come sarebbe finita l'avventura.

Il Comandante replica semplicemente: "Lo so, ... grazie ancora!". A distanza di oltre mezzo secolo questi ricordi testimoniano ancora oggi il legame sincero fra Monteforte e me. Questo episodio rafforzò ancor di più i nostri rapporti, la nostra amicizia e soprattutto il grande reciproco rispetto, la consapevolezza che nel momento del bisogno non sei solo.



Ugo Elia

È nato a Santa Maria di Castellabate (SA) il 1° aprile del 1940. Vive in Germania dai primi di gennaio 1963. Ha sposato una donna tedesca, è padre di 5 figli e oggi anche nonno di 3 nipoti. In gioventù, da marinaio, ha servito la Patria nel periodo 15 novembre 1960 - 31 dicembre 1962; congedato col grado di Secondo Capo, essendo in possesso di titolo di studio. Durante il periodo militare, dopo il giuramento a Taranto, è stato imbarcato sui sommergibili *Vortice* e *Pietro Calvi*.

L'unione fa la forza... io per lui... lui per me!

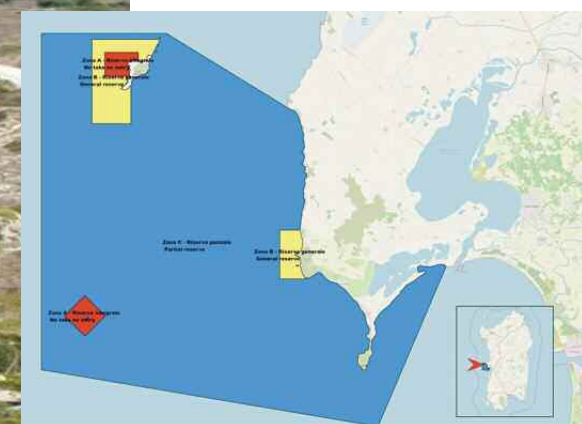
I sommergibilisti vivono esperienze umane uniche; condividere gli stessi spazi, successi e paure, anche in tempo di pace, tante ma tante paure. Crea dei legami speciali, "unici". L'equipaggio di un battello è molto più di una squadra: metti la tua vita in ogni momento nelle mani di un tuo compagno e, contemporaneamente, la sua vita nelle tue. Non per copiare scene cinematografiche, ma queste parole vogliono soltanto esplicitamente dimostrare l'incredibile affiatamento che si crea fra questi soggetti. È alla fine del mio servizio militare che mi resi conto di quello che avevo fatto, questo modo di pensare, di agire. Difficile da spiegare. Mi sono sentito orgoglioso di essere stato un Marinaio d'Italia "sommergibilista", parte integrale dell'equipaggio, laggiù, nel profondo del mare, chiusi in un "sigaro di acciaio", con colleghi, e superiori, amici per la pelle, uniti in unico destino. "Tutti per uno... uno per tutti!". È solo alla fine di questi due anni da sommergibilista che mi sono reso effettivamente conto del valore di questo tratto di vita. Ho avuto la fortuna di essere stato amico di tanti colleghi. Non posso elencarli tutti, tanti nomi non sono più presenti nella memoria ma vivi nel cuore: Boschetti - Calogero - Orlandi - Provenzano - Migliacci. Uno di questi, in assoluto, voglio evidenziarlo e parlo in cima alla torretta: Enzo Antonio Monteforte: un amico di quelli che fanno la differenza. Un amico cui si può mettere la propria vita nelle sue mani.

In una parola semplice ma significativa... sommergibilista!



AREA MARINA PROTETTA Penisola del Sinis Isola di Mal di Ventre

Massimo Marras - Direttore dell'Area Marina Protetta



Posizione geografica

Il Comune di Cabras, situato nella costa centro-occidentale della Sardegna, si trova a circa 6 km da Oristano, capoluogo di Provincia. Il centro abitato dista 97 Km dall'aeroporto di Elmas (Cagliari) e 102 Km dal porto di Cagliari, 116 Km dall'aeroporto di Fertilia - Alghero (Sassari) e 138 km dal porto di Porto Torres (Sassari) 170 Km dall'aeroporto Costa Smeralda di Olbia e dal porto Isola Bianca (Olbia). Il territorio provinciale è caratterizzato da una localizzazione baricentrica in Sardegna e nel Mediterraneo che rendono la sua posizione strategica per gli scambi commerciali e per i flussi turistici.

La natura di un territorio

Per molteplicità e bellezza dei paesaggi naturali e per la ricchezza di testimonianze culturali, la Penisola del Sinis si propone agli occhi dei visitatori come una terra unica ed inconfondibile nel contesto sardo ed in quello mediterraneo occidentale. Le risorse dell'ambiente naturale, costiero e marino, quelle archeologiche e storico-culturali, testimoni della presenza millenaria dell'uomo del Sinis, hanno favorito lo sviluppo di una cultura e di una tradizione fortemente orientate all'ospitalità e all'accoglienza turistica, tuttora ampiamente riconosciute. Una naturale vocazione al turismo che deriva proprio da questo straordinario concentrato di risorse e che rappresenta per il nostro territorio un bene prezioso, che in questi ultimi anni ha visto operare assieme il Comune di Cabras, in qualità di Ente Gestore dell'Area Marina Protetta "Penisola del Sinis - Isola di Mal di Ventre".

“Ama questa terra, è anche tua”

L'Area Marina Protetta "Penisola del Sinis - Isola di Mal di Ventre" è stata istituita secondo la Legge 979 del 1982, integrata dalla Legge 394 del 1991, con Decreto del Ministero dell'Ambiente del 12 dicembre 1997, successivamente modificato con il Decreto Ministeriale del 17 luglio 2003. Le attività che possono essere svolte al suo interno sono definite con il decreto ministeriale n. 188 del 20 luglio 2011, cosiddetto regolamento di disciplina delle attività consentite all'interno dell'Area Marina Protetta, con il decreto ministeriale del 28 aprile 2017 che approva il Regolamento di Esecuzione ed Organizzazione dell'Area Marina Protetta "Penisola del Sinis - Isola di Mal di Ventre" e dal successivo Disciplinare integrativo, approvato dalla Giunta del Comune di Cabras.

L'area di mare protetto occupa una superficie di circa 25 mila ettari ed è suddivisa in zone con diversi gradi di tutela. Esistono le zone "A", "B", e "C" a diverso grado di utilizzo in maniera da rendere concreta la fruizione sostenibile dell'area.

La **zona A** è quella più piccola, con una superficie di 529 ettari ed una linea di costa pari a 1356 metri, e prevede un grado di tutela integrale. Comprende la parte settentrionale dell'Isola di Mal di Ventre e lo scoglio del Catalano per un raggio di 1000 m attorno ad esso. La zona A ha un elevato livello di protezione degli habitat e delle specie. In esse è consentito l'accesso ai soli mezzi e al personale autorizzati per la ricerca e la sorveglianza.

La **zona B** ha un grado di tutela generale ed una superficie è di 1.031 ettari, mentre la li-



nea di costa è di 5.236 metri. In questa zona tutte le attività devono essere improntate a criteri di uso compatibile della risorsa, con il controllo del numero degli utilizzatori e dei suoi metodi di utilizzo. Sono consentite le attività secondo le modalità stabilite dall'Ente Gestore, alcune delle quali previa autorizzazione, attraverso il Regolamento di disciplina ed il Regolamento di esecuzione e di organizzazione dell'area marina protetta.

La **zona C** è quella di tutela parziale. Ha una superficie di 24.113 ettari ed una linea di costa che si sviluppa per 18.507 metri. In questa zona sono consentite quelle attività che non confliggono con le finalità istitutive e comunque secondo le modalità stabilite dall'Ente Gestore, alcune delle quali previa autorizzazione, attraverso il



Regolamento di disciplina ed il Regolamento di esecuzione e di organizzazione dell'area marina protetta.

Le attività che possono essere realizzate nell'Area Marina Protetta sono molteplici e spaziano dalla balneazione al diporto, passando per la pesca ricreativa e le attività guidate come il seawatching o le immersioni. Sono infatti presenti 12 punti di immersione (ARA e/o in apnea). Le imbarcazioni e le navi da diporto hanno a disposizione campi di ormeggio e di stazionamento, con circa 200 gavitelli disponibili

che possono ospitare fino a 300 imbarcazioni contemporaneamente. Inoltre sono state individuate apposite aree per l'ancoraggio.

Nell'Area Marina Protetta è vietato asportare sabbia, roccia, organismi vegetali e animali vivi o morti. Inoltre non è consentita la pesca subacquea, al fine di tutelare le specie ittiche bersaglio della pesca effettuata in apnea con l'uso di fucili e altri armi subacquee.



Vista aerea delle pozze temporanee della laguna di Mistras

di Ventre”, e gli operatori economici del Comune di Cabras, parte attiva e fondamentale di un nuovo percorso di sviluppo. L'Area Marina Protetta si è rivelata un'autentica struttura di supporto per la gestione delle politiche ambientali del Comune di Cabras, tale da coinvolgere ambiti ben più estesi di quelli tipici della tutela ambientale, divenendo sempre più opportunità di sviluppo economico e sociale, oltre che valido canale di promozione del territorio, favorendo la conoscenza e la visibilità del territorio comunale e delle sue risorse presso le più importanti sedi istituzionali e promozionali turistiche ed ambientali, quale luogo per uno sviluppo turistico realmente sostenibile.

Anche per questo motivo l'Area Marina Protetta "Penisola del Sinis - Isola di Mal di Ventre" è stata designata, nel 2009, dal Dipartimento per lo Sviluppo e la Competitività del Turismo - Presidenza del Consiglio dei Ministri, quale destinazione vincente nell'ambito del progetto EDEN "Destinazioni europee di eccellenza".

La Rete Natura 2000

Il territorio di Cabras, ricompreso all'interno di una più vasta area, qual è la Penisola del Sinis, è costituito in prevalenza da ambienti "terracquei" di elevato valore ecologico, tali da attirare, fin dagli anni settanta, l'interesse delle istituzioni e della comunità scientifica.

Il territorio di Cabras annovera la presenza di diverse protette appartenenti alla Rete Natura 2000, quali:

- Isola di Mal di Ventre
SIC ITB030039 e ZPS ITB033041
 - Catalano (*SIC ITB032239*).
 - San Giovanni di Sinis (*SIC IT032239*)
 - Inoltre le "zone umide":
 - Stagno di Cabras
ZSC ITB030036 e ZPS ITB034008.
 - Stagno di Mistras
(SIC ITB030043 e ZPS ITB034006)
- sono dichiarate di rilevanza internazionale secondo Convenzione di Ramsar del 1971.

Il mare

L'ambiente marino è caratterizzato da fondali con un'elevata varietà morfologica che favoriscono la presenza di specie che concorrono a costituire habitat differenti, come le praterie di Posidonia oceanica, le



Le spiagge di quarzo

Nei tratti bassi della costa si sono deposte spiagge di sabbia e granuli di quarzo ai quali si deve buona parte della fama del Sinis di Cabras.

La storia dei granuli di quarzo inizia nell'Isola di Mal di Ventre, che è la sommità di un vasto affioramento granitico che un tempo bordava la costa occidentale della Sardegna. È dal disfacimento di queste rocce che si sono originate le candide sabbie delle spiagge del Sinis.

Dopo il sotterraneo e lento raffreddamento dei materiali, il basamento cristallino dell'isola è emerso dal sottosuolo e da quel momento è iniziato il continuo ed incessante processo di erosione.

Quando i graniti subiscono l'azione degli agenti atmosferici si sfaldano e i primi materiali a separarsi dalla roccia sono quelli più fragili (biotite), seguiti via via da quelli più resistenti (feldspati), fino ad arrivare al quarzo, quello più duro, che continua la sua "storia quasi inalterata".

In un dato momento del processo erosivo questi cristalli, ormai separati dalla roccia, si sono depositati in sacche sommerse dove l'erosione ha continuato a lavorare sulla loro superficie levigandoli e arrotondandoli...

Successivamente il moto ondoso e le correnti li hanno trasportati e depositati sui litorali antistanti.

formazioni a precoralligeno e coralligeno e che giocano un ruolo fondamentale nella varietà del paesaggio e dei colori.

Nella piattaforma sommersa antistante la penisola del Sinis, parallelamente alla costa, si sviluppa una lunga dorsale che collega l'isola di Mal di Ventre, caratterizzata da grandi blocchi granitici e anfratti, allo scoglio del Catalano, con profonde fa-

I COLORI

I granelli di quarzo delle spiagge dell'AMP "Penisola del Sinis - Isola di Mal di Ventre" hanno tanti colori, ognuno di loro "racconta" una storia diversa, più o meno lontana nel tempo o più o meno misteriosa...

- **Il bianco del quarzo**
di un osso di seppia o di uno scheletro avvolto a spirale di una chiocciola di mare
- **Il grigio del quarzo e del feldspato**
- **Il nero della biotite**
di un pezzetto di legno bruciato o di un astuccio di un uovo di razza
- **Il rosa del feldspato**
di un occhio di Santa Lucia o di un frammento di alga rossa
- **L'arancio del feldspato**
di un pezzetto di calcare o di arenaria
- **Il verde della malachite**
dello scheletro di un riccio o di un pezzetto di vetro levigato
- **L'argento della muscovite**
o della madreperla di un'orecchia di mare
- **Il marrone**
di una palla di mare di un'oliva di mare o di una piccola torricella
- **Il viola**
di un aculeo di riccio o di una piccola trivola...

lesie di rocce basaltiche e piccole grotte. Salendo dalla profonda scarpata, verso la costa, arrivando nei bassifondi costieri si individuano antiche linee di spiaggia, corrispondenti alle pause della risalita del livello del mare, avvenuta a partire da circa diciottomila anni fa, le più recenti delle quali sono parallele alla costa di San Giovanni di Sinis.



Praterie di *Posidonia oceanica* nell'Area Marina Protetta



Vista aerea dell'Isola di Mal di Ventre



La spiaggia di Malu vntu

Le piccole isole

L'isola di Mal di Ventre e lo scoglio del Catalano, sono un vero e proprio "santuario della natura".

Attorno all'Isola di Mal di Ventre, unico residuo di un esteso affioramento granitico che in tempi remotissimi bordava tutta la costa occidentale della Sardegna, sono state delimitate una Zona A - di tutela integrale e una Zona B - di Tutela generale. Intorno allo scoglio del Catalano, dicco vulcanico originato da un centro di emissione secondaria di lava basaltica, di colore quasi nero, si estende per un raggio di circa 1000 metri e una superficie di circa 320 ha, l'altra delle due Zone A - di tutela integrale dell'Area Marina Protetta.

Il relitto di Mal di Ventre

Una delle scoperte subacquee più significative effettuate nelle acque sarde è quella di un relitto di età romana individuato nel braccio di mare compreso tra la costa del Sinis e l'isola di Mal di Ventre. Nell'area, che doveva essere assai pericolosa per la navigazione a causa del forte vento di maestrale, sono presenti altri relitti antichi, ma il più importante, soprattutto per la natura del carico, è certamente quello che dal 1989 al 1996 è stato oggetto di numerose campagne di scavo da parte della Soprintendenza Archeologica di Cagliari e Oristano.

La nave, situata ad una profondità di circa 30 m, a 6 miglia dalla costa e a poco più di 1 miglio a sud-est dell'isola, deve la sua straordinaria importanza al carico costituito interamente da lingotti in piombo, unico caso finora documentato nel Mediterraneo. Dello scafo, con dimensioni presunte di m 36 x 12, si conserva solo la porzione centrale della chiglia, per un'estensione di circa 10 m², parte che dopo l'affondamento della nave risultò protetta dal carico. La mancanza, al momento dello scavo, di risorse finanziarie sufficienti per il trattamento e la conservazione dei resti lignei ha suggerito l'opportunità di lasciare lo scafo in posto e di rimandarne il recupero ad un momento più favorevole.

Il carico è costituito da un migliaio di lingotti, tutti di sezione trapezoidale, con il dorso superiore leggermente bombato e del peso di circa 33 kg. Molti di questi si trovavano ancora allineati e impilati nella posizione originaria in quanto l'affonda-



Il relitto di Mal di Ventre con il carico di lingotti
 Immagini tratta da
 "I quaderni a.m.p. 02: storia e archeologia", p. 41)

mento della nave avvenne lentamente e senza il rovesciamento del carico. I lingotti, in buono stato di conservazione, sono dotati di cartiglio epigrafico che riporta il nome dei produttori; la maggior parte degli esemplari si riferisce ai fratelli Caio e Marco dei Pontilieni, ma sono ben documentati anche i bolli di Quinto Appio e Lucio Carulio Hispalo. Sono invece episodiche le attestazioni di altri produttori quali Planio Rusino, Gneo Atellio, Caio Utio, Marco o Lucio Apinario e Pilon.

Presso il relitto sono state recuperate anche quattro grandi ancore in piombo, con ceppi decorati con un delfino e quattro astragali contrapposti a rilievo, oltre che tre ancorotti, due scandagli, tubi in piombo, uno dei quali riferito alla pompa di sentina, alcune macine in pietra vulcanica, un

discreto numero di anfore da trasporto, scarsa ceramica d'uso, una lucerna, una daga in ferro, circa 200 proiettili in piombo. Una grande ancora in ferro localizzata al centro dello scafo è stata lasciata in posto. È probabile che le anfore recuperate, in numero non rilevante, contenessero le riserve alimentari di bordo; in una di queste sono state rinvenute numerose lische di pesce con parti ossee della testa e della coda. Molto abbondanti sono risultati i chiodi, in parte riferiti alla struttura dello scafo, altri interpretati come riserva di bordo per eventuali riparazioni; sono stati individuati ancora infissi nella chiglia 12 chiodi di grandi dimensioni, alcuni lunghi circa 80 cm. In collaborazione con l'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare e con il CNR di Pisa sono state effettuate numerose analisi sui lingotti che hanno dimostrato l'eccezionale purezza del metallo, riconducibile alle zone minerarie della Sierra di Cartagena, in Spagna, area da cui verosimilmente proveniva la nave; rimane invece dubbia la destinazione finale della stessa. Dal punto di vista cronologico, l'esame complessivo dei materiali ha consentito di datare l'affondamento tra l'89 e la metà del I sec. a.C.

Altri relitti...

A nord dell'isola di Mal di Ventre si trova invece il Relitto Olandese, su di un fondale di circa 10 m, molto luminoso, si incontra il relitto di un mercantile olandese affondato nel Natale del 1973 a causa di un urto contro gli scogli affioranti, e spezzatosi in due tronconi. Intorno agli scogli ed al relitto si incontra uno scenario molto suggestivo, a causa dei profondi canyon e dell'impressionante prua del mercantile affondato. Il colore bianco delle rocce rende particolarmente luminoso l'ambiente.

Contatti

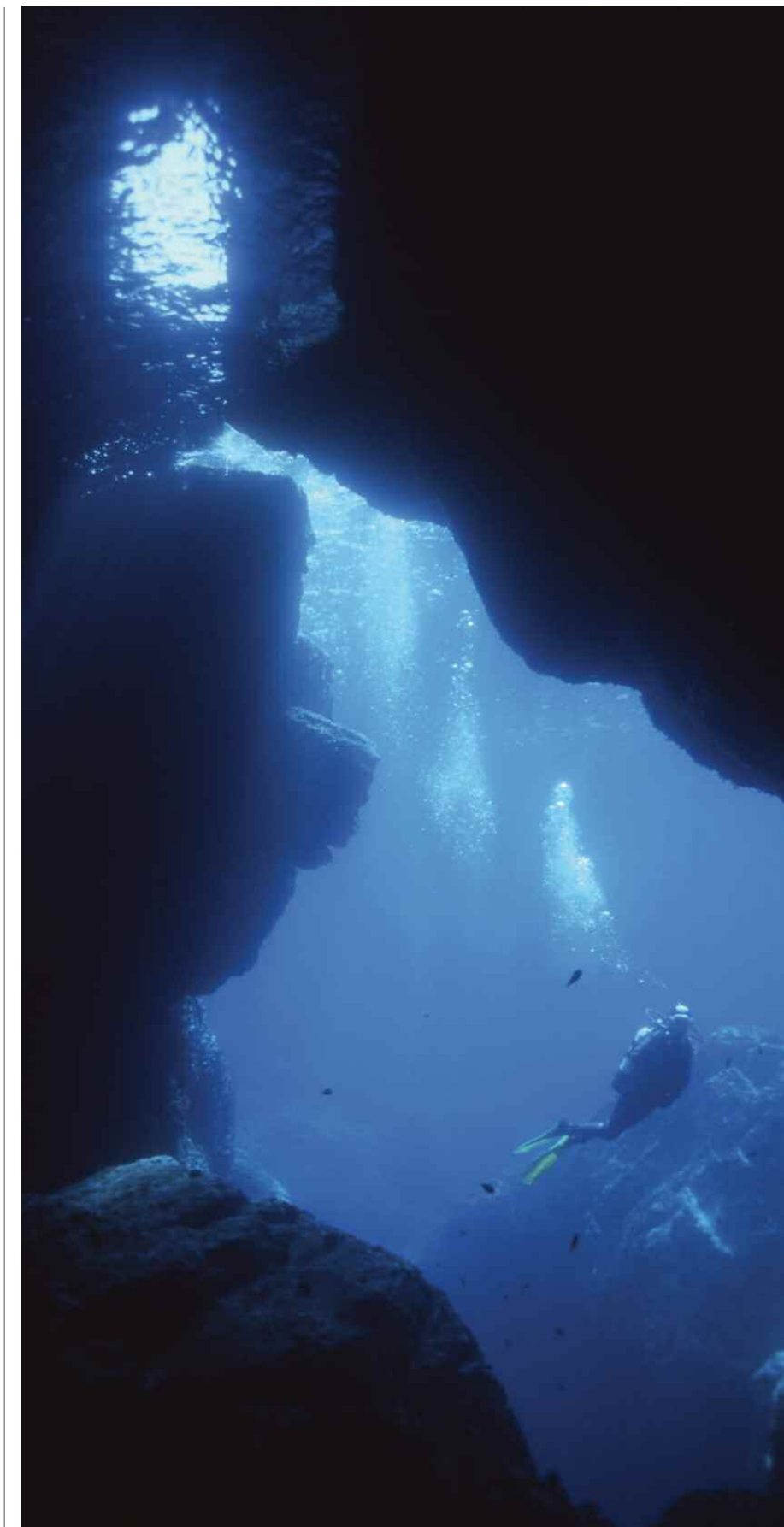
Comune di Cabras - Area Marina Protetta
 "Penisola del Sinis - Isola di Mal di Ventre"

Andrea Abis

Sindaco del Comune di Cabras
 Presidente dell'AMP

Massimo Marras

Direttore/responsabile dell'AMP
 Tel. +39 (0)783.391097
 direzione.ampsinis@comune.cabras.or.it
 info.ampsinis@comune.cabras.or.it
 ambiente.ampsinis@comune.cabras.or.it
 www.areamarinasinis.it



Centro di educazione ambientale

Il CEAS, Centro di Educazione all'Ambiente e alla Sostenibilità dell'Area Marina Protetta, opera con una gestione diretta da parte dell'AMP.

Le attività sono fondamentalmente di informazione, formazione ed educazione ambientale, con particolare attenzione verso la diffusione generalizzata dei principi di conservazione ed attenta gestione delle risorse naturali, su cui si fonda la ragione stessa dell'esistenza dell'AMP. Nello svolgimento delle attività del CEAS, l'AMP coinvolge differenti operatori del territorio.

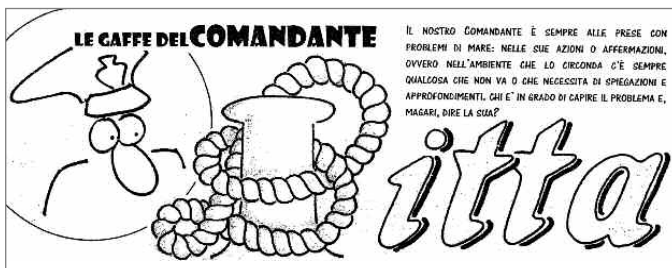
I destinatari delle attività sono variegati, anche in funzione della variabilità delle attività stesse, ma generalizzando



si possono individuare le seguenti categorie: il mondo della scuola, sia nella componente classi-alunni che in quella del corpo docente; il turista-visitatore, singolo o in gruppi più o meno organiz-

zati; i cittadini del territorio; le categorie produttive, soprattutto quelle più legate per lo svolgimento della loro stessa attività alle risorse naturali; infine, gli operatori turistici locali.





Il comandante Bitta

Paolo Giannetti

Dalla creatività e dalle conoscenze del Comandante Paolo Giannetti e dal suo felice tratto di penna è nato il personaggio del Comandante Bitta, marinaio che qui desideriamo presentarvi attraverso le sue "storie" e progressivamente farvi conoscere dalle pagine della nostra rivista, con l'augurio che desti interesse e qualche sorriso!!!



Il mistero della luna

La Luna, rappresenta una vera singolarità all'interno del nostro Sistema Solare. Come satellite, infatti, è molto grande rispetto al pianeta intorno a cui ruota. Anche la sua formazione sembra essere non comune. Per molti anni si sono susseguite varie teorie circa la nascita di questo corpo celeste. Inizialmente si pensava che la Luna fosse stata generata dalla compattazione di materiale e detriti così come un normale pianeta, ma questa ipotesi è stata abbandonata. Secondo un'altra teoria, anche questa decaduta, la Luna si sarebbe formata in una regione dello spazio distante dalla Terra per poi essere attratta nell'orbita del nostro pianeta.

Poi, considerando che la Luna si sta allontanando da noi di circa 3,5 cm all'anno, si pensava che ci fosse un legame con la riduzione della velocità di rotazione della Terra dato che, rispetto a 600 milioni di anni fa, il 'giorno' terrestre si è 'allungato' di circa 2 ore. L'ipotesi era che in passato la Terra ruotasse a una velocità talmente elevata da scaraventare fuori dal suo equatore del materiale che, una volta in orbita, si sarebbe compattato a formare la Luna. Ma si scoprì presto che la velocità della Terra, sia pur maggiore di quella di adesso, non avrebbe mai potuto "scagliare" in orbita tanto materiale.

Finalmente negli anni '70, grazie ai campioni lunari (risalenti a 4,5 miliardi di anni fa) riportati sulla terra dalle missioni Apollo è stata formulata dagli studiosi la teoria dell'"IMPATTO GIGANTE". Questa teoria ipotizza un impatto con la Terra di un corpo, delle dimensioni di Marte, chiamato THEIA. Questo impatto sarebbe avvenuto 34 milioni di anni dopo la formazione della Terra (avvenuta circa 4,5 miliardi di anni fa). Theia colpì la Terra distruggendosi e proiettando nello spazio e ammassandoli, sia i suoi frammenti sia una porzione notevole del mantello terrestre. La "proto-Terra", nell'impatto con Theia, avrebbe accelerato la sua velocità di rotazione riducendo il tempo di una sua rotazione (un giorno) a 4 ore rispetto alle 8 originali. Da quei tempi la Luna è l'unico satellite naturale della Terra e nel suo moto di rotazione rivolge sempre la stessa faccia verso la

Terra e il suo lato nascosto è rimasto sconosciuto fino al periodo delle esplorazioni spaziali. Durante il suo moto orbitale, il diverso aspetto causato dall'orientazione relativa rispetto al Sole genera le note fasi lunari chiaramente visibili e che hanno influenzato il comportamento dell'uomo fin dall'antichità. Fu da tempo remoto considerata influente sui raccolti, le carestie e la fertilità. Condiziona la vita sulla Terra di molte specie viventi, regolandone il ciclo riproduttivo e i periodi di caccia; agisce sulle maree e la stabilità dell'asse di rotazione terrestre. Le fasi lunari si ripetono in un intervallo di tempo detto "mese sinodico", pari a circa 29 giorni.

I nomi della Luna Piena: significato e storia dei Pleniluni

I nomi più diffusi per i pleniluni sono quelli di tradizione nativa americana, in uso presso gli Algonchini, ma ne esistono anche di europei, di presunta origine celtica. Sono più diffusi quelli americani per il semplice motivo che riviste e testate online americane vengono molto lette anche da noi, e, se in Europa i nomi tradizionali non hanno più una valenza particolare, in America l'uso è quello di (ri)trovare il nome per qualunque cosa. Aggiungiamoci pure, almeno per quanto riguarda l'Italia, un certo grado di esterofilia, capace di garantire l'utilizzo anche da noi di nomi e tradizioni americane.

Le Lune piene avevano un nome probabilmente in molte civiltà diverse, e tali nomi indicavano non solo il plenilunio, ma l'intero mese che lo comprendeva (il concetto stesso di mese deriva dal ciclo delle fasi lunari, di 29,5 giorni). Dare il nome ad un plenilunio non è quindi molto diverso dal chiamare i mesi con i loro nomi. Quella che segue è la lista dei nomi dei mesi (o delle lune piene) presso i nativi americani del Nord e dell'Est degli attuali USA, quella che, per i motivi visti, sta prendendo piede anche da noi.

(Fonte: *Farmers Almanac's*)

Wolf Moon

Luna del Lupo - Gennaio

I lupi si sentivano ululare affamati attorno agli accampamenti indiani nelle fredde e spesse coltri nevose dell'inverno: da qui il nome di questo plenilunio. Altri nomi erano Luna Vecchia o Luna della Neve (anche se la maggior parte delle tribù dava questo nome alla luna successiva). La tradizione celtica europea chiamava questo mese lunare "la Luna dopo Yule" (Yule era la festa del solstizio invernale presso i Celti).



Snow Moon Luna della Neve - Febbraio

La luna di febbraio era chiamata così dato che in questo periodo si verificavano le neviccate più abbondanti. Alcune tribù utilizzavano il nome "Luna della Fame" per l'evidente difficoltà di procurarsi cibo in questo periodo.

Worm Moon Luna del Lombrico - Marzo

Il nome è dovuto alla comparsa nel terreno dei lombrichi non appena il terreno si disgela. Il graduale innalzarsi delle temperature durante il mese di marzo premette anche la raccolta della linfa degli aceri per ottenere il noto sciroppo e, per questo, lo stesso

plenilunio era anche chiamato Luna della Linfa. Le tribù più settentrionali la chiamavano invece Luna del Corvo perché il loro gracchiare è un altro segnale del cambiare della stagione. Altro nome ancora: Luna della Crosta per via del ghiaccio che si forma di notte sulla neve che fonde di giorno. I colonizzatori europei la chiamavano anche Luna di Quaresima, mentre nelle lingue celtiche era nota come Luna dei Venti, e nell'Inghilterra medievale, era la Luna Casta.

(Altra fonte usata: *March's full moon has some stories to tell*)

Pink Moon Luna Rosa - Aprile

Questa "luna" prende il nome dal muschio rosa, o dal phlox selvatico, un fiore molto diffuso in America, simile alle ortensie, e con una caratteristica fioritura rosata che anticipa quella primaverile degli altri fiori. Tra gli altri nomi usati per la luna piena di aprile, vengono riportati: Luna dell'Uovo, Luna dell'Erba che Germoglia e, per le tribù costiere, anche Luna del Pesce in quanto è il periodo in cui le alose, pesci della stessa famiglia delle sardine e delle aringhe, risalgono i fiumi per deporre le uova.

Flower Moon Luna dei Fiori - Maggio

Il motivo del nome è abbastanza evidente in quanto a maggio i fiori sono ovunque abbondanti. Altri possibili nomi sono Luna del Latte o Luna della Semina del Mais.

Strawberry Moon Luna delle Fragole - Giugno

Si tratta di un nome universalmente utilizzato dagli Algonchini (mentre in Europa era chiamata Luna delle Rose) a causa del relativamente breve periodo di raccolta delle fragole, che cade appunto nel mese di giugno.

Buck Moon Luna del Cervo - Luglio

È il mese in cui le nuove corna, ricoperte ancora di peluria, spuntano sulla fronte dei cervi: da qui il nome del mese. Un'alternativa è Thunder Moon, cioè Luna dei Tuoni, poiché i temporali sono più frequenti in questo periodo. Un altro nome era Hay Moon, Luna del Fieno.

Sturgeon Moon Luna dello Storione - Agosto

Si pensa che siano state le tribù di pescatori a chiamare così la Luna poiché lo storione, presente nei Grandi Laghi ed anche in altri grossi bacini, era più facile da catturare in questo periodo. Altre comunità chiamavano questa la Red Moon, Luna Rossa, in quanto, permanendo più a lungo nelle fasce basse dell'atmosfera, rimane rossastra più a lungo. Era anche chiamata Green Corn Moon, Luna del Mais Verde e Grain Moon, Luna del Grano.

Corn Moon o Harvest Moon

Luna del Mais o Luna del Raccolto - Settembre

Indicava il periodo in cui andava raccolto il mais. Il termine "Harvest Moon" (Luna del Raccolto) è propriamente riferito alla Luna piena più vicina all'equinozio d'autunno e, una volta ogni tre anni circa, tale luna non cade a settembre ma in ottobre. Si fa notare che il grande lavoro di raccolta può essere prolungato anche di notte sotto la luce della Luna piena del Raccolto. In effetti se solitamente la Luna sorge ogni giorno circa 50 minuti dopo rispetto al giorno precedente, la Luna piena vicina all'equinozio d'autunno sorge quasi alla stessa ora, con un ritardo che può essere di solo un quarto d'ora. Mais, zucche, fagioli e riso selvatico, i principali alimenti della dieta indiana, sono ora pronti per il raccolto.

Paolo Giannetti

Il comandante Paolo Giannetti, entrato in Accademia nel 1977, ha prestato servizio e comandato diverse unità navali. Nel tempo si è specializzato in Idrografia (Idrographic Surveyor di categoria "A") e conseguito un Master in Oceanografia Fisica presso la Naval Postgraduate School di Monterey, California. Appassionato divulgatore, sotto lo pseudonimo di Gianbibbiena ha creato il "Comandante Bitta", uno stravagante personaggio che racconta, con brevi note, aneddoti e curiosità sulla navigazione, la meteorologia e l'astronomia.



Hunter's Moon o Harvest Moon

Luna del cacciatore o Luna del Raccolto - Ottobre

Questa luna piena viene anche chiamata Luna del Sanguine o Luna Sanguigna, oltre che del Cacciatore, e questo per ovvi motivi: in prospettiva dell'inverno bisogna raccogliere scorte di cibo. Nei campi che erano stati mietuti a settembre e ad ottobre è facile individuare volpi e altri animali da parte dei cacciatori. Questa Luna, probabilmente a causa delle incombenti minacce dell'inverno, era particolarmente riverita, vuoi nel Vecchio che nel Nuovo Continente.

Beaver Moon Luna del Castoreo - Novembre

Cadeva nel periodo in cui si mettevano le trappole per i castori prima che le paludi congelassero in modo da far scorta di calde pellicce per l'inverno. Un'altra interpretazione si rifà al fatto che i castori in questo periodo si stanno preparando per il letargo. Un altro nome per questa luna è Frosty, cioè Ghiacciata.

Cold Moon o Long Nights Moon

La Luna Fredda o la Luna delle Notti Lunghe - Dicembre

L'inverno stringe la sua presa in questo mese e le notti diventano più lunghe, più buie e... più fredde! L'almanacco americano ricorda che questa luna era chiamata anche la Luna prima di Yule, naturalmente da genti di ascendenza celtica.

Commissione Divulgazione UAI - Unione Astrofili Italiani
<https://www.uai.it/archeoastrologia/i-nomi-della-luna-piena-significati-e-storia-di-13-pleniluni>



Eritrea

un unico nome per quattro navi

Vincenzo Meleca - Avvocato, appassionato di storia militare in particolare della Marina

Nella storia della Marina Militare non di rado, nel corso del tempo, varie navi portano lo stesso nome; anomalo, invece, è il fatto che ciò avvenga quasi contemporaneamente.

Un buon esempio è il nome *Eritrea*, che accomunò nell'arco di una trentina di anni ben quattro unità e tutte con una storia comune: l'iscrizione nei ruoli della Regia Marina, prima, e della Marina Militare, poi.

Ulteriore curiosa coincidenza, ben tre di esse furono costruite in cantieri navali inglesi

1912

Nave ausiliaria di 1ª classe (ex piroscampo Kayseri)

La prima con il nome *Eritrea* fu un ex mercantile turco, il piroscampo *Kayseri*¹, catturato dall'incrociatore *Puglia* il 16 dicembre 1911 al largo della costa yemenita nei pressi di Hodeida mentre, sotto false spoglie di nave ospedale, cercava di rifornire le navi turco-ottomane del Mar Rosso.

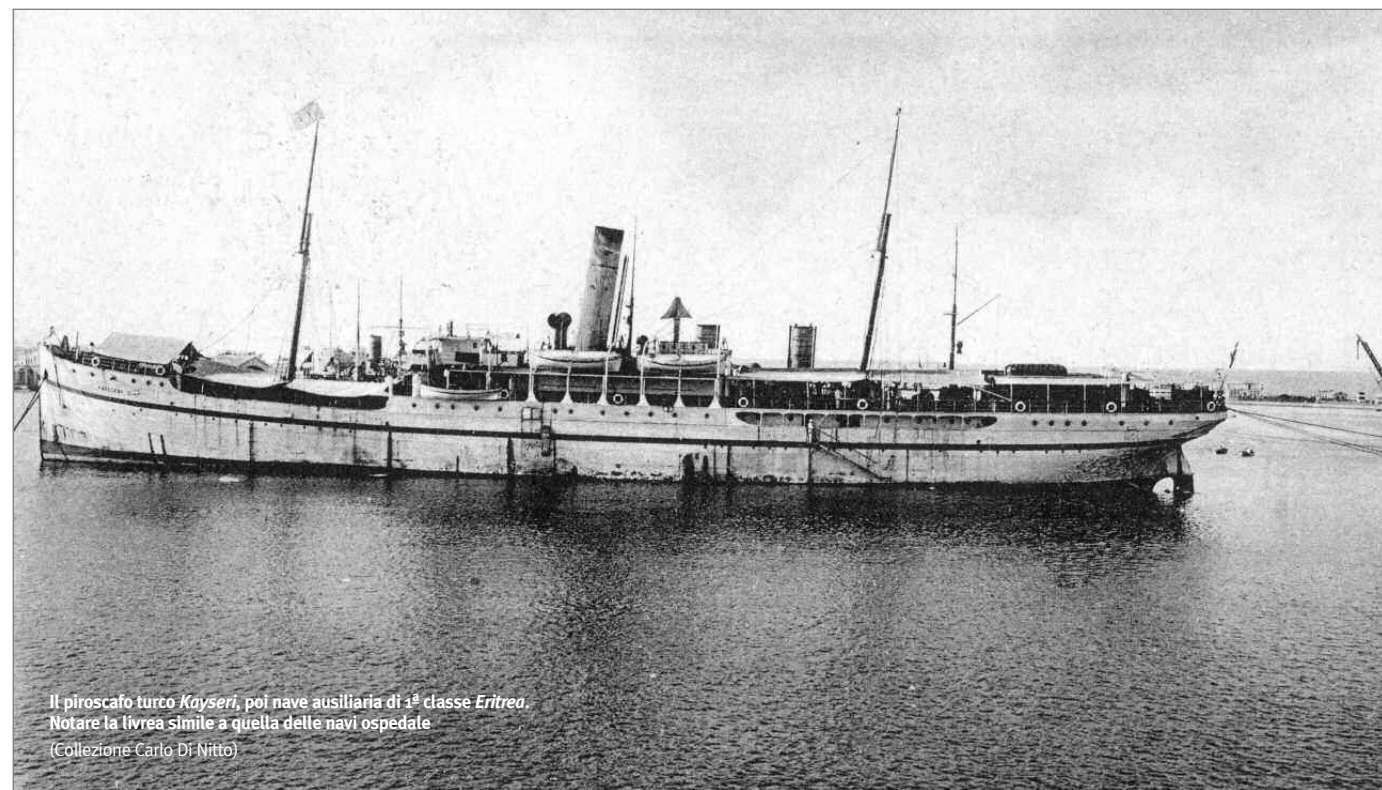
Prima di servire sotto bandiera turca, la nave aveva issato a riva una dopo l'altra

quelle delle marine mercantili tedesca, francese e britannica. Consegnata con il nome di *Lawang* all'armatore tedesco Deutsche Dampfschiffs-Rhederei di Amburgo, dopo essere passata di proprietà a francesi e britannici, ribattezzata *Dahomè*, fu da ultimo ceduta nel 1910 all'armatore armeno Mihran Nakashian, che le diede il nome di *Kayseri* (o *Kaisseri*, *Kaiseri*, *Kaiserieh*, a seconda delle fonti).

Confiscata dal governo ottomano, l'anno successivo, camuffata da nave ospedale, con le insegne della Mezzaluna Rossa, stava trasportando un carico di carbone

per la flottiglia di cannoniere ottomane, che si nascondevano presso le isole Farsan nel Mar Rosso non lontano dal porto di Cunfida (Kunfida, Al Qunfudhah), quando, come detto, fu fermata dall'incrociatore *Puglia* e catturata.

Successivamente fu sottoposta ad alcune modifiche, armata e quindi incorporata nella Regia Marina come nave sussidiaria di 1ª classe dal 1º novembre 1912; ribattezzata *Eritrea*, prestò servizio nel Mar Rosso, nell'Oceano Indiano e nel Mar Mediterraneo fino alla sua radiazione, avvenuta il 14 giugno 1923.



Il piroscampo turco *Kayseri*, poi nave ausiliaria di 1ª classe *Eritrea*.
Notare la livrea simile a quella delle navi ospedale
(Collezione Carlo Di Nitto)

1940

Dragamine magnetico (ex piroscampo War Barrage)

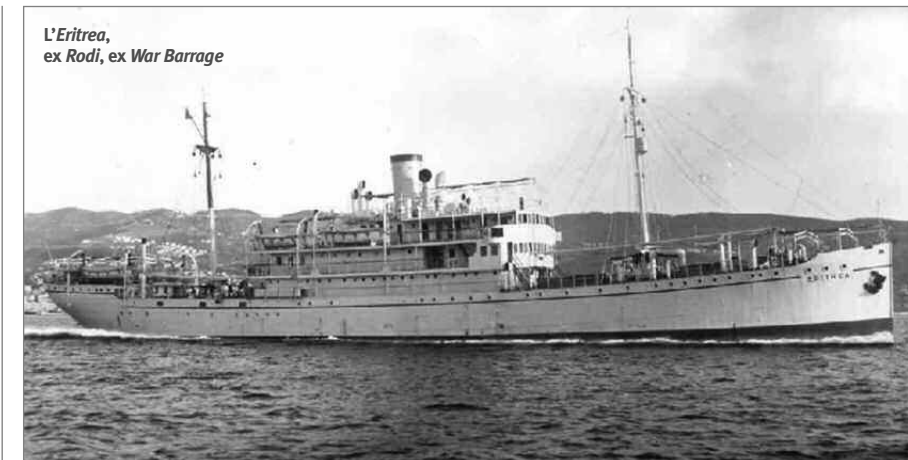
La seconda unità con il nome della colonia italiana dell'Africa Orientale fu l'ex mercantile britannico *War Barrage*², che faceva parte di un consistente numero di navi con scafi e motori di progettazione e costruzione il più possibile semplice e standardizzata, che la Gran Bretagna ordinò in cantieri nazionali, negli Stati Uniti e in Canada a partire dagli inizi del 1917, per ovviare alle perdite subite a opera degli U-Boote tedeschi.

Cedute a privati dopo la Prima Guerra Mondiale, tra queste la *War Barrage*, dal 1919 al 1940 passò da un armatore italiano all'altro³.

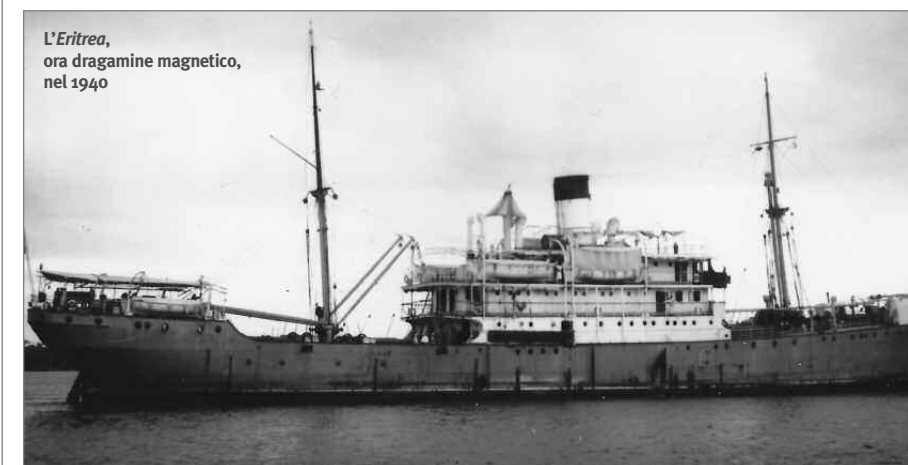
Dopo l'entrata in guerra dell'Italia, il piroscampo fu requisito a Napoli il 14 agosto 1940 e assegnato alla Regia Marina e, dopo la modifica con l'installazione di un'apparecchiatura per il dragaggio magnetico a corrente continua di concezione tedesca, fu iscritto nel naviglio ausiliario dello Stato come dragamine magnetico con sigla *DM 6*⁴.

Durante il servizio come dragamine l'*Eritrea* fu danneggiata gravemente per ben due volte: la prima a Tripoli il 1º luglio 1941 a seguito di un bombardamento aereo, colpita da due bombe che provocarono un incendio e delle falle con conseguente allagamento delle stive 1 e 2 e semiaffondamento.

La seconda, – ironia della sorte! – quando, alle 11.30 del 18 febbraio 1942, entrando a Bengasi con le apparecchiature di dragaggio in funzione (partecipava allo sminamento del porto, riconquistato



L'*Eritrea*,
ex Rodi, ex War Barrage



L'*Eritrea*,
ora dragamine magnetico,
nel 1940

dall'Asse poche settimane prima), l'esplosione di una mina magnetica a circa 25 metri di distanza, sulla sinistra, provocò, a centro nave, l'allagamento del locale macchine. La solidità e la robustezza della costruzione evitarono la perdita totale: riparata e rientrata in servizio, continuò a svolgere attività di dragaggio fino al 9 febbraio 1943, quando fu silurata e affondata

al largo della costa pugliese, a cinque miglia a est di Monopoli, dal sommergibile britannico *HMS Unbending*.

1937

Nave coloniale Eritrea

Arriviamo così finalmente alla prima nave, che ebbe fin da subito il nome *Eritrea*.

L'esperienza maturata dalla Regia Marina nei mari adiacenti le nostre colonie africane dell'Eritrea e della Somalia e i possedimenti in Estremo Oriente (la concessione di Tientsin) dalla fine dell'Ottocento aveva reso chiara la necessità di disporre di unità adatte ai climi tropicali. Alla fine degli anni Venti del secolo scorso, con il rientro in Italia dell'incrociatore leggero *Campania* e con la permanenza in Estremo Oriente delle cannoniere *Carlotta* e *Leopanto*, praticamente le sole navi coloniali rimaste in servizio, la Regia Marina si trovò scoperta per questo tipo di missioni nel Mar Rosso e in Oceano Indiano.

Note

- 1 Cantieri Swan & Hunter di Wallsend (Gran Bretagna), varo 27 .11.1890, consegnato febr. 1891 come *Lawang*, nave passeggeri e da carico sulle linee per l'Oriente, ceduta nel 1895 alla Compagnie de Navigation Mixte di Marsiglia, impiegata come *Dahomè* sulle rotte del Nord Africa. Ceduta nel 1898 a Furness, Withy & Co Ltd, Hartlepool, Gran Bretagna Ceduta nel 1910 all'armatore Mihran Nakashian di Costantinopoli. 2485 Tsl, Lung. 91,62 m, larg. 12,49 m, imm. 6,58 m. Macchina alt tripl. esp 333 HP, vel. 10 nodi. Armato dalla R.M con 4 pezzi da 57/43 e un 37/25, sostituiti da tre 76/40 nel corso della I G.M.
- 2 Cantieri navali Blyth Shipbuilding & Dry Docks di Blyth, GB, cons. 1918. 2517 Tsl. Lung. 90,10 m, larg. 12,80, imm. 5,90 m. Motrice tripl. esp da 417 HP, vel. 11,5 n.
- 3 Acquistata dalla Sicilia S.A. di Navigazione di Palermo nel 1919, in servizio come *Rodi*; ceduta nel 1922 alla Società di Navigazione Orientale, Palermo; ceduta nel 1926 alla Società Siciliana Servizi Marittimi e ribattezzata *Eritrea*, nel 1932 alla Compagnia Italiana Transatlantica (CITRA) di Genova (1932), Tirrenia - Flotte Riunite Florio - CITRA, di Genova nel nel 1937 al Lloyd Triestino, mantenendo lo stesso nome.
- 4 Il sistema, definito "a cannone", è costituito da un avvolgimento elettrico attorno allo scafo percorso da corrente continua. A differenza del dragaggio meccanico, induce lo scoppio delle mine magnetiche, tentativamente a distanza di sicurezza, ma, per i congegni antidragaggio di cui le mine possono essere dotate, e per il magnetismo residuo dell'unità dragante, lo scoppio poteva avvenire a distanze minori, con rischi per l'unità.



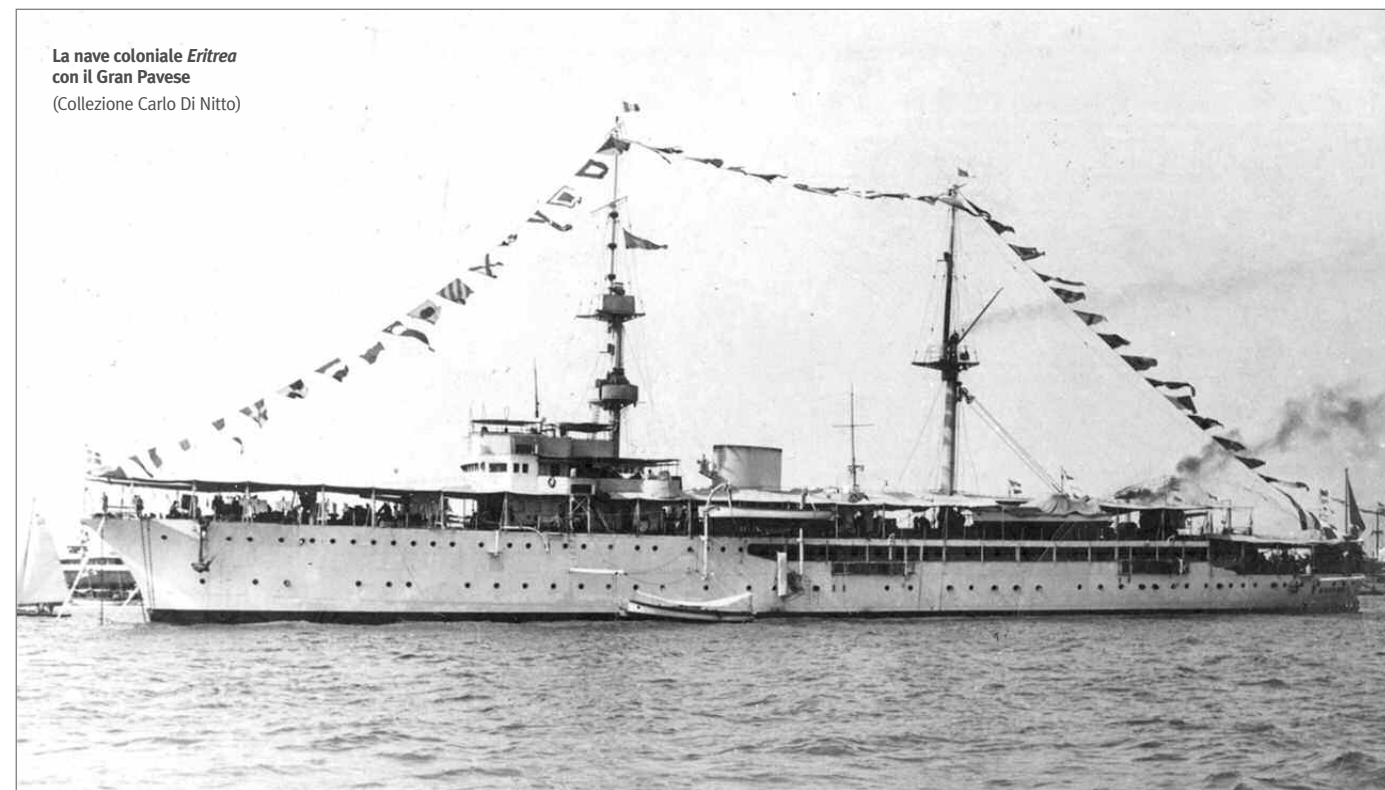
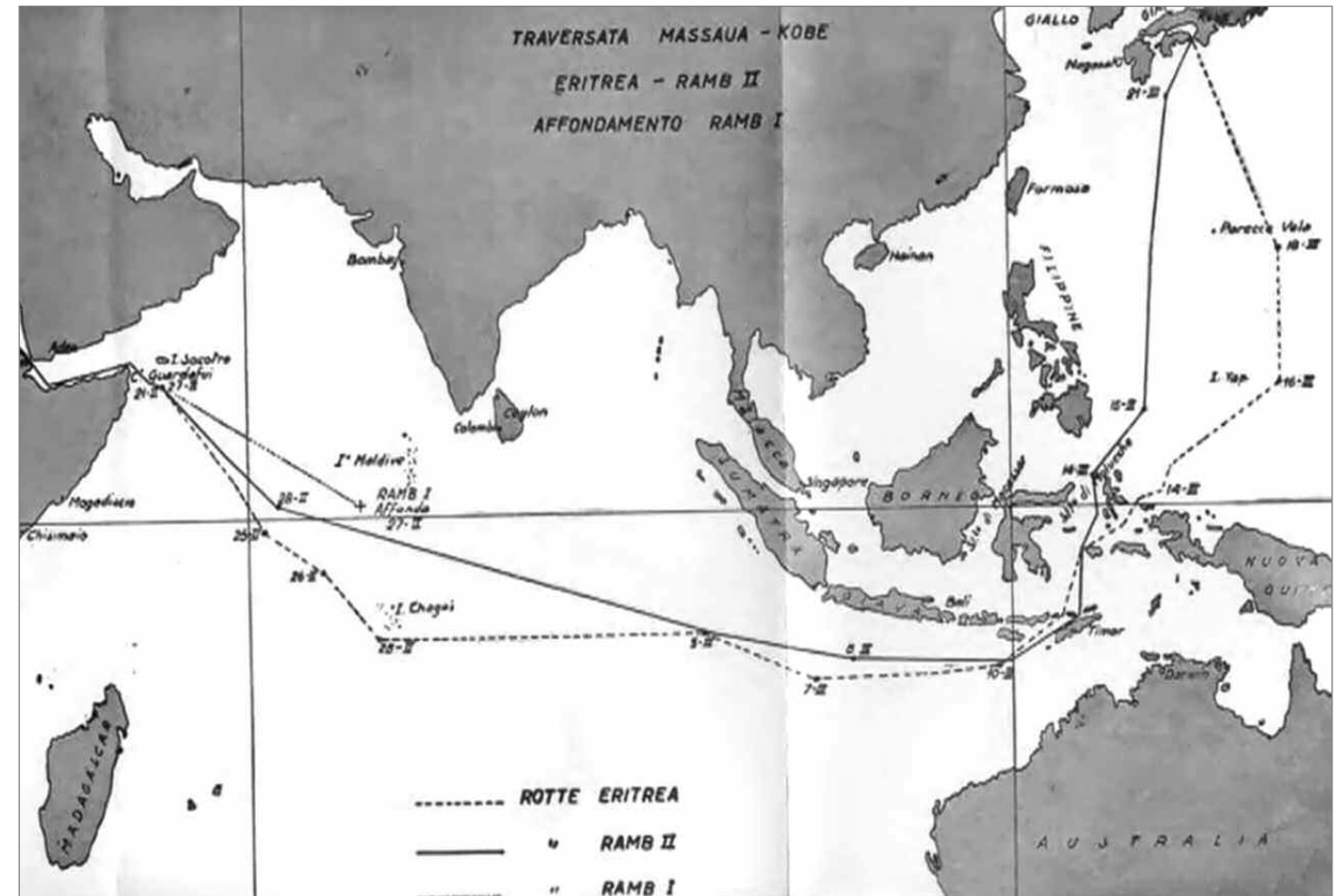
Fu deciso di costruire una unità specificamente concepita come nave coloniale e destinata per quei mari e oceani lontani (Mar Rosso, Oceano Indiano, Mar Giallo), affidandone nel 1934 il progetto al Generale del Genio Navale Icilio d'Esposito. L'*Eritrea* fu poi impostata nei cantieri di Castellammare di Stabia il 25 luglio 1935, varata poco più di un anno dopo, il 20 settembre 1936 e consegnata alla Regia Marina il 28 giugno 1937⁵. Unità divenuta importante come innovazione, per la propulsione diesel elettrica e la possibilità di essere impiegata come appoggio sommergibili. Con un profilo inconsueto per una nave militare, dimostrò di avere notevole autonomia (quasi 7000 miglia), ottima abitabilità, sistemi di condizionamento, frigoriferi e distillatore d'acqua tra i più moderni dell'epoca. Basata a Massaua, allo scoppio della guerra si trovò bloccata in Mar Rosso fino a quando, in previsione della ormai prevedibile conquista delle nostre colonie dell'Africa Orientale da parte britannica, per evitare di essere catturata tentò, riuscendovi, un'impresa ardita e difficilissima: violare il blocco navale inglese e raggiungere un porto del nostro alleato giapponese.

La notte tra il 18 e il 19 febbraio 1941, al comando del C.F. Marino Iannucci, l'*Eritrea* lasciò Massaua, riuscendo la sera seguente a passare lo stretto di Bab el-Mandeb, sfuggendo alla ricognizione aerea e al pattugliamento navale inglese. Nei giorni successivi, entrata nell'Oceano Indiano, la nostra nave riuscì a evitare il contatto con almeno due unità navali britanniche. L'avventuroso viaggio proseguì prima attraverso lo Stretto di Malacca e poi il canale tra Timor e Alor, entrando nell'Oceano Pacifico, camuffata per rassomigliare all'avviso-scorta portoghese *Pedro Nunes*, nave militare di una Nazione non belligerante e quindi non soggetta a ispezioni da parte delle Marine nemiche britannica e olandese. Il 18 marzo 1941 l'*Eritrea* entrò finalmente in acque controllate dalla Marina imperiale giapponese. Un ricognitore del Sol Levante la sorvolò e la identificò come nave italiana e dopo poco un incrociatore la affiancò, scortandola fino a Kōbe. L'*Eritrea* era riuscita a compiere un'azione davvero straordinaria e memorabile, riuscendo ad arrivare indenne in Giappone dopo aver percorso 9.360 miglia (17.334 chilometri) in 32 giorni di naviga-



Il Comandante Marino Iannucci

zione continua, in gran parte in acque controllate dal nemico. Dopo essere entrata in cantiere per le indispensabili operazioni di manutenzione, la nave rimase inutilizzata agli ormeggi e soltanto dopo l'ufficiale entrata in guerra



La nave coloniale *Eritrea* con il *Gran Pavese* (Collezione Carlo Di Nitto)

del Giappone, il governo di Tokyo permise alla Regia Marina di utilizzarla prestando appoggio e scorta ai sommergibili italiani che giungevano a Penang, sulla costa occidentale della penisola malese o a Singapore o a Sebang, dalla lontana base di Bordeaux con carichi di prodotti e merci rare a essi destinati. L'8 settembre 1943, alle ore 2 antimeridiane (locali), l'*Eritrea* si trovava in navigazione tra Singapore e Sabang per dare appoggio a un nostro sommergibile – forse il *Cappellini* o il *Cagni* – appena giunto da Bordeaux con materiali strategici per il Giappone. Ricevuto l'ordine di Supermarina ("...Unità navali dirigano per un porto neutrale o si autoaffondino..."), il Comandante Iannucci, dopo averlo fatto ritrasmettere alle altre unità navali italiane presenti in zona, si diresse verso la parte settentrionale di Sumatra, riuscendo a eludere la caccia

delle navi giapponesi e giungendo il mattino del 14 settembre a Colombo (Ceylon), dove si consegnò alle autorità britanniche. Su richiesta dell'Ammiraglio Sommerville, comandante della Eastern Fleet britannica, l'ammiraglio De Courten il 16 settembre inviò un telegramma a Iannucci, in cui gli si raccomandava di collaborare con la Royal Navy ("Utmost collaboration... wicth include operational collaboration"), precisando quindi che ciò includeva "la collaborazione operativa". Iannucci tergiversò, sostenendo che le condizioni della sua unità non consentivano di poterla utilizzare come voleva Sommerville – cioè come nave antisommergibili nell'Oceano Indiano – ma in realtà perché né lui né il suo equipaggio se la sentivano di combattere contro quelli che fino a poco tempo prima erano

alleati dell'Italia e, in particolare, dando la caccia ai sommergibili tedeschi e giapponesi con i quali c'erano stati rapporti diretti negli ultimi due anni. Il 6 novembre 1943 Iannucci fu rimosso dall'incarico e richiamato in Italia. Il comando dell'*Eritrea* passò, dal 20 novembre 1943 alla fine del 1944, prima al C.C. Attilio Petroni e successivamente, dal 12 aprile 1945, quando rientrò nei mari orientali dopo un breve periodo in Italia, al C.F. Ugo Giudice. Fino al termine del conflitto nel teatro asiatico, la nave continuò a operare nei mari orientali a supporto delle Marine alleate, poi, con la resa del Giappone e fino al 7 febbraio 1946, l'*Eritrea* fu impiegata per il sostegno e il recupero dei prigionieri di guerra e internati italiani dei campi di prigionia di Bandoeng, Singapore, Penang, Hong Kong, Shangai e altri. Ultimata questa sua ultima missione operativa sotto bandiera italiana, la nave rimase a Taranto fino a gennaio 1948, per essere successivamente inviata ai lavori di rimessa in efficienza in attesa di essere

Note

⁵ Dislocamento a p.c. 3117 T, Lung. 96,9 m, larg. 13,3 m, imm. 4,7m. Due diesel da 9.100 HP, totali, vel. max 20 n., di 6950 miglia a 12 nodi. Arm. 2 binati da da 120/45 mm., 2 mitr. da 40/39, 4 mitr. da 13,2 mm.



Il Francis Garnier a Papeete, pochi giorni prima di essere utilizzato come bersaglio



La corvetta antisom Eritrea, ex dragamine HMS Larne, con il distintivo ottico alfanumerico F 560 nel 1952



La nave scuola Garaventa a Genova negli anni Settanta

ceduta alla Francia in applicazione delle Clausole del Trattato di pace. In ottemperanza a tale Trattato, il 28 gennaio 1948 l'Eritrea, con la sigla E 1 e con equipaggio della Marina mercantile, fu consegnata alla Francia e il 12 febbraio 1948 e ribattezzata Francis Garnier, iscritta dalla Marine Nationale come avviso-scorta di 1ª classe con il distintivo ottico A04, che mantenne soltanto nel 1949.

Entrato in servizio attivo il 12 gennaio 1950, il Garnier con il nuovo distintivo ottico F730, fu impiegato per circa un anno nel Pacifico meridionale rientrando poi in Francia per essere sottoposto a urgenti e importanti lavori. Dal 1954 al 1956, inserito nella Force Maritime d'Extrême-Orient, fu inviato nel Sud-est asiatico, partecipando alla guerra d'Indocina, in particolare alle operazioni di evacuazione della popolazione civile del Tonchino dall'aprile al giugno 1955.

Salvo un altro periodo di lavori, effettuati a Uruga, in Giappone, e a Diego Suarez, l'ex nave coloniale italiana, svolse la sua attività sempre a supporto dei possedimenti francesi nel Pacifico, partecipando tra il 1964 e il 1966 alle attività preparatorie degli esperimenti nucleari francesi negli atolli di Mururoa e Fangataufa.

Il 1º gennaio 1966 transitò in riserva a Papeete e venne radiato il 5 ottobre. Secondo talune fonti, peraltro non confermate, il giorno successivo il Francis Garnier (per l'occasione identificato con la sigla Q 416) fu una delle navi ancorate al largo dell'isola di Mururoa per verificare gli effetti dell'esperimento nucleare "Sirius".

Poco più di tre settimane più tardi, il 29 ottobre 1966, fu rimorchiato al largo di Vairao, piccolo porto situato nella parte sud occidentale dell'isola di Tahiti e usato come bersaglio dalle navi e dagli aerei della "Force Alfa" (gruppo costituito allo scopo di proteggere le aree e i poligoni che sarebbero stati interessati dagli esperimenti nucleari nella Polinesia francese), di base a Papeete.

Bersaglio di tiri da 127 mm e da 57 mm dagli escorteurs d'escadre (la classificazione italiana più simile è cacciatorpediniere) della 6ème DEE-Division Escorteurs Escadre D 634 La Bourdonnais, D 635 Forbin e D 637 Jaurèguiberry, fu poi colpito con razzi dagli Etendard e, infine, affondato dalle bombe di profondità da 250 e 500 kg degli Alizè decollati dalla portaerei R 99 Foch, nave ammiraglia della Force Alfa.

Il relitto dell'ex nave coloniale italiana si trova a circa 1300 metri di profondità in un punto dell'Oceano Pacifico, la cui posizione non è mai stata rivelata dalla autorità francesi.

1946 Corvetta antisommergibile (ex dragamine HMS Larne)

Tra il 1942 e il 1944 la Royal Navy decise di costruire un notevole numero di un nuovo tipo di dragamine.

Ben centodieci di queste unità, appartenenti alla classe Algerine, entrarono in servizio con la Royal Navy (RN) e la Royal Canadian Navy (RCN), una parte con motori a turbina, un'altra con motrici alternative a vapore.

La Larne⁶ (pennant no. J 274), che faceva parte di questo ultimo gruppo, fu destinata nel luglio 1944 a operare nel Mediterraneo con la 7th Minesweeper Flotilla.

Dopo aver urtato una mina il 15 ottobre 1944, mentre effettuava operazioni di dragaggio al largo di Capo Kalouri, l'unità fu portata all'incaglio nella baia di Poros sulla costa orientale della Grecia per evitarne la perdita. I danni erano stati però tanto gravi da impedire il reimpiego del dragamine per la rimanente durata della guerra.

Ceduta alla Marina italiana primi mesi del 1946, fu rimorchiata a Taranto, immessa in bacino e sottoposta a primi lavori per poterla rimettere in condizione di riprendere servizio come nave idrografica con il nome di Ammiraglio Magnaghi in sostituzione dell'Azio, per la quale si prevedeva l'imminente radiazione, ma la decisione fu revocata il 10 giugno 1946 e i lavori furono sospesi con la nave ormeggiata nell'arsenale di Taranto fino all'inizio del 1949, quando, in considerazione della cessione alla Francia della nave coloniale Eritrea, avvenuta nel 1948, e del fatto che erano in corso trattative con le Nazioni Unite per affidare all'Italia l'amministrazione fiduciaria della nostra ex colonia Somalia, si pensò di impiegare l'unità come corvetta coloniale, con lo stesso nome Eritrea dell'unità ceduta alla Francia.

Con Decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 1948, pubblicato sulla Gazzetta ufficiale 22 aprile 1949 n. 93 l'ex dragamine britannico fu così iscritto nel quadro del naviglio militare italiano, con decorrenza 10 giugno 1946, data probabile di avvenuta cessione ufficiale del Larne allo Stato italiano.

I lavori ripresero il 15 gennaio 1949, ma nel frattempo erano cambiate le esigenze e non si ritenne più di dover avere una unità per l'impiego come nave coloniale e l'ex Larne, con Decreto del Presidente della Repubblica 5 aprile 1950, pubblicato sulla Gazzetta ufficiale 1º giugno 1950 n. 125, fu rinominata Alabarda e come tale fu iscritta nel quadro del naviglio militare italiano, con decorrenza 1º aprile 1950.

Durante il servizio nella Marina Militare l'Alabarda, oltre ai lavori terminati il 31 gennaio 1950 (in occasione dei quali, tra l'altro, vennero sostituite le quattro mitragliere da 20 mm con altrettante da 37/54 e installato un cannone OTO 100/47), fu sottoposta ad ammodernamento, sia nel 1954 (installazione di un nuovo radar e sostituzione delle quattro mitr. da 37/54 con altrettante 40/56) sia nel 1956 (nuova tuga e rimozione cannone da 100/47).

Nel libro di bordo dell'unità non vi sono annotati episodi di particolare rilievo relativi ai quasi venti anni in cui batté bandiera italiana.

Radiata il 1º luglio 1968, nel settembre dello stesso anno, in considerazione delle sue condizioni ritenute ancora buone, anziché essere inviata alla demolizione fu donata alla Fondazione Garaventa di Genova e trasformata in nave scuola con il nome Garaventa.

Con la cessazione dell'attività della Fondazione "Scuola Redenzione Garaventa", la Garaventa fu messa in disarmo e rimorchiata a La Spezia, dove venne demolita tra il 1981 e il 1982.

Dal 1948 il nome Eritrea non è più stato attribuito ad alcuna unità della Marina Militare e, nell'attuale orientamento sociale e politico, teso a cercare di porre nell'oblio tutto il periodo della colonizzazione italiana in Africa, è assai probabile che non venga più assegnato, neppure nel medio-lungo termine.



Vincenzo Melea

Avvocato giuslavorista, con una ultravventennale esperienza di gestione delle risorse umane maturata in varie aziende, ha utilizzato la sua conoscenza del diritto del lavoro per scrivere una decina di testi e numerosi articoli in materia.

La sua passione per i viaggi e per la storia italiana (in particolare quella militare), unitamente all'essere giornalista pubblicista e ufficiale in congedo dell'Esercito, lo hanno portato a scrivere anche numerosi articoli e reportage (in particolare, quelli sulle sue visite ai nostri contingenti in Afghanistan, 2011, e Libano, 2012) nonché tre romanzi (L'ombra dell'aquila, Una fine, un inizio, Il paradiso all'ombra delle spade), due libri di viaggi (Ritorno a Dahlak Kebir e Arcipelago Dahlak) e cinque testi a carattere storico, (Storie di uomini di navi e di guerra nel Mar delle Dahlak, I carri armati poco conosciuti del Regio Esercito, Strani Italiani, Italiani in Africa Orientale e I racconti delle navi morte).

Collabora da anni con alcune riviste del settore storico-militare e con l'Ufficio Storico della Marina.

Chissà, invece, che qualche armatore privato non trovi il "coraggio" di battezzare con quel nome una sua nave, ricordando così non solo la colonia italiana primordiana, ma anche le unità che navigarono i mari di mezzo mondo con dipinto sullo scafo quel nome.

Nota: nel testo, laddove il soggetto è il nome dell'unità, ho preferito utilizzare il genere maschile per il Francis Garnier, come da tradizione della Marina francese e quello femminile per tutte le altre navi.

Note

6 Cantieri Lobnitz di Renfrew (Scozia) imp. 25.1.1943, varo 2.9.1943, cons. 22.11.1943. Disl. 1305-1325 p.c Lung. 69 m, larg. 10,82, imm. 3,73. Due altern. 2400HP tot. Vel. max 16,5 n. Aut. 5000 miglia a 10 n. Arm.: 1 pezzo da 102/45 QF Mk V, 4 mitr. da 20 mm, 4 lb As - Due sc - 92 cariche. Radar Type 271 S/A, Asdic Type 144Q.

Supporto al Ministero dello Sviluppo Economico nelle attività *off-shore*

Amm. Sq. Aurelio De Carolis - SCSMM e Socio del Gruppo di Roma

Se dovessi elencare succintamente i compiti istituzionali della Marina Militare direi che la nostra Forza Armata è chiamata a tutelare il trasversale e ampiamente distribuito sistema di interessi vitali e strategici che legano indissolubilmente il nostro Paese alla dimensione marittima. La Marina Militare, nel quadro delle sue funzioni ordinarie, è quindi preposta specificamente alla difesa e alla sicurezza dello spazio marittimo nazionale, delle linee di comunicazione, delle infrastrutture – portuali e *off-shore* – e del

naviglio mercantile. Tenuto conto della nostra estensione litoranea, della nostra centralità geografica all'interno del Mediterraneo e, più in generale, della crescente rilevanza dei mari per le prospettive globali di crescita sostenibile e prosperità inclusiva, tutelare gli interessi marittimi rappresenta un obiettivo strategicamente prioritario, non solo per l'Italia. La ragione sta nelle importanti reti economico-commerciali che si sviluppano in mare, nelle diverse attività connesse all'ambiente marino e nelle pregiatissime

risorse energetiche, alimentari e di materie prime che vi sono custodite. A fronte di ciò, l'insieme di personale, mezzi ed equipaggiamenti dello strumento operativo di cui dispone la Marina viene impegnato in compiti svariati: di carattere militare, ovviamente, ma anche afferenti al civile, dando supporto alla collettività pubblica in una variegata serie di attività. La nostra Forza Armata deve quindi garantire una presenza stabile e sicura nelle acque di interesse nazionale, sia per intervenire ove necessario contrastare eventuali



minacce convenzionali, asimmetriche o terroristiche, sia per prevenire e dissuadere l'insorgere di tensioni e crisi. Ciò si traduce in una serie di compiti tra cui rientrano la salvaguardia delle linee di comunicazione marittima (*sea lines of communication* - SLOC), la garanzia della sicurezza delle navi mercantili, delle coste e delle strutture *off-shore* che rappresentano obiettivi sensibili e quindi più facilmente esposti soprattutto in un contesto internazionale caratterizzato da crescenti fattori di rischio. Va poi considerato il contributo che la Marina dà, nel più ampio contesto delle Forze Armate e del Paese, allo sforzo della Comunità internazionale per la salvaguardia della stabilità e della sicurezza globale, nonché quella di promozione della 'italianità' e delle eccellenze ideative e produttive nazionali nel mondo. Senza voler entrare nel dettaglio di questa ampia gamma di compiti, vorrei focalizzarmi sul tema dell'articolo descrivendone uno, tutt'altro che secondario, che ritengo emblematico della nostra dinamicità e adattabilità al servizio del Sistema Paese.

Nota

1 Nell'alveo di questo accordo, ad esempio, a fine dicembre u.s. la nave idrografica *Aretusa* ha concluso l'attività di mappatura delle condotte dei gasdotti "Transmed" (tra la Tunisia e Mazara del Vallo - TP) e "Greenstream" (tra la Libia e Gela - CL), per un totale di circa 65 miglia e di un'area pari approssimativamente a 150 chilometri quadrati.

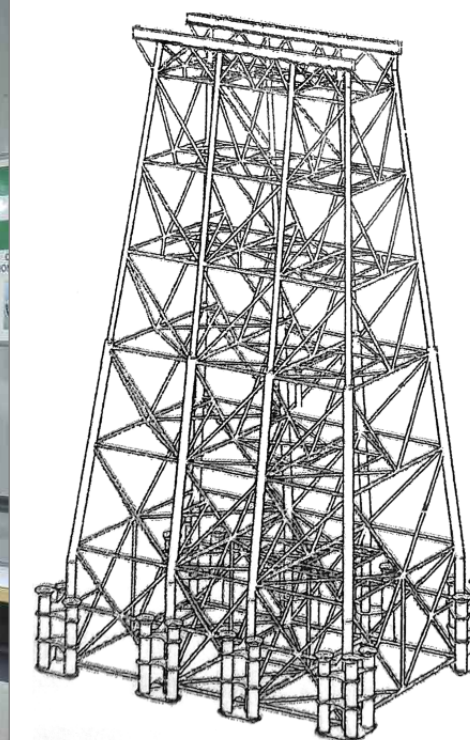
Pochi mesi orsono, il 14 settembre del 2020, è stato concluso un importante accordo tra la Marina Militare e la Direzione Generale per le Infrastrutture e la Sicurezza dei Sistemi Energetici e Geominerari (DGISSEG) che fa capo al Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE); l'accordo, firmato dal sottoscritto, su delega del Capo di Stato Maggiore della Marina, e dall'ingegner Giliberto Dialuce, Direttore della DGISSEG, è finalizzato a consolidare le sinergie tra i due attori e comprende, tra l'altro, la vigilanza e il controllo degli impianti utilizzati per la ricerca, la coltivazione e il trasporto degli idrocarburi e delle risorse energetiche in mare¹.

Ecco quindi che, per onorare questa preziosa collaborazione, il giorno 14 novembre scorso ho fatto visita alla piattaforma Vega - A ubicata 12 miglia a Sud di Pozzallo (RG). L'evento è avvenuto in concomitanza con l'attività in corso da parte di Nave *Anteo* e dal personale del nostro Gruppo Operativo Subacquei, il GOS che è inquadrato nel Comando Subacquei e Incuratori (COMSUBIN).



Vincenzo De Carolis

Classe 1964, è uscito dall'Accademia Navale nel 1986 e ha svolto vari incarichi nell'ambito del servizio Operazioni a bordo di fregate e incrociatori. Ha comandato le Navi *Spica*, *Espero* e *Cavour*, la Forza Anfibia e la Seconda Divisione Navale. Tra il 2011 e il 2013 è stato Assistente Militare del Capo dello Stato e successivamente Capo Ufficio Comunicazione del Capo di Stato Maggiore della Difesa. Dal 10 ottobre 2019 ricopre l'attuale incarico di Sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare.



Il jacket
struttura metallica portante
della Piattaforma Vega - A

I palombari del GOS e i veicoli subacquei a pilotaggio remoto – i cosiddetti *Remotely Operated Vehicle* o semplicemente ROV – di cui l'*Anteo* dispone sono stati impiegati per ricognizione, raccolta di materiale di campionamento dal fondo e ispezione delle infrastrutture sottomarine di questo importante complesso estrattivo al largo del ragusano.

Il mio imbarco sulla piattaforma, la visita e l'incontro con il personale di bordo sono stati molto interessanti e mi fa piacere condividere alcune impressioni con i lettori del "Giornale".

Innanzitutto il trasferimento, con un elicottero messo a disposizione dall'azienda. Pochi minuti di volo e da Pozzallo siamo appontati sulla Vega - A.

Procedure operative e di sicurezza simili a quelle utilizzate sulle nostre navi militari. Le straordinarie condizioni del tempo, con sole pieno e mare calmo completavano il bel quadro d'insieme di questa prima esperienza.

Per non parlare dello spirito tipico dei marinai riscontrato in tutte le persone che ho avuto il piacere di conoscere: veri

professionisti, estremamente competenti e soprattutto orgogliosi e appassionati di un lavoro non facile, non esente da rischi ma sicuramente molto affascinante.

Vega - A rappresenta la più grande piattaforma *off-shore* fissa realizzata in campo nazionale ed è una delle più grandi presenti nel Mar Mediterraneo (LAT. 36° 32' 21"N – LONG. 14° 37' 32"E).

Il campo è operato da Edison ed ENI, con quote rispettivamente del 60% e 40%. Comprende la piattaforma per lo sfruttamento del giacimento petrolifero, appoggiata nel febbraio del 1987 su un fondale di circa 122 mt., e un deposito galleggiante da 110.000 tonnellate ricavato dalla trasformazione della ex-petroliera *Leonis* in "FSO" (*Floating – Storage – Offloading*), ormeggiata a circa 1,5 miglia dalla piattaforma grazie a una boa e collegata tramite condotte sottomarine.

La piattaforma è presidiata costantemente da una squadra di addetti che si alternano ogni 14 giorni mentre le operazioni vengono monitorate in una sala controllo. La parte immersa è il cosiddetto *jacket*, struttura portante in acciaio tubolare a

forma di torre reticolare, alta 140 metri, con otto colonne ancorate al fondo marino per mezzo di 20 pali verticali in acciaio del diametro di circa due metri e mezzo. Le dimensioni sono di 70x48 metri sul fondo e di 50x18 metri alla sommità.

Per la sicurezza del personale e dell'ambiente sono state adottate tecnologie d'avanguardia che permettono di resistere a venti fino a 90 nodi, onde fino a 18 metri e terremoti fino al 7° grado della scala Richter.

Il giacimento di greggio si trova a una profondità media di 2.550 metri e si estende su una superficie di circa 28 chilometri quadrati.

La produzione è stata avviata nell'agosto del 1987; attualmente dei 24 pozzi presenti 17 sono attivi (la produzione è di circa 2.700 barili al giorno).

Scopo degli impianti della Vega - A è quello di stabilizzare il greggio separando il gas associato in modo da renderlo disponibile per la conservazione a terra in serbatoi atmosferici. L'erogazione del greggio avviene in spontanea (*free flow*) attraverso i cosiddetti *tubing* di produzione.

Giunto alla piattaforma il *blend* (olio + diluente) viene trasferito per lo stoccaggio provvisorio sulla FSO *Leonis* grazie a una condotta flessibile e coibentata.

Distribuito nelle sue cisterne di carico, successivamente viene passato alle navi cisterna che trasporteranno il prezioso carico in raffineria per la fase finale di trasformazione.

Periodicamente la piattaforma è oggetto di verifiche su stato delle strutture sommerse, rilevamento del potenziale elettrico, misurazione dello spessore metallico delle piantane, misurazione dell'accrescimento marino ecc.) e controllo delle linee di 4 collegamento con la FSO *Leonis* ed il suo sistema di ancoraggio.

Pane per i denti affilati ed esperti dei nostri subacquei del GOS che nell'occasione hanno fornito un'ennesima dimostrazione del loro eccezionale potenziale, ulteriormente amplificato dal supporto di Nave *Anteo*. D'altra parte, la nostra Marina è ben conosciuta nel panorama internazionale per l'altissimo livello che sa esprimere in questo settore tanto delicato quanto strategico.

Mi fa quindi piacere evidenziare che questa nostra capacità di nicchia potrà trovare continuità grazie alla firma – che avverrà nel 2021 – dei contratti per la costruzione di due nuove navi di cui è già pronto il progetto: una unità multifunzione per operazioni speciali e soccorso ai sommergibili (SDO-SURS, che sta per *Special Diving Operations and Submarine Rescue Ship*) e una Unità per le Bonifiche e Operazioni Subacquee (UBOS).

Rimanendo a guardare oltre l'orizzonte, aggiungo che Edison ha pianificato la possibilità di iniziare in futuro le estrazioni anche nella parte occidentale del giacimento "Vega" attraverso una nuova piattaforma che verrebbe denominata "Vega - B". Interessante sottolineare l'avvio nel 2013 del progetto "BioVega", a testimonianza dell'impatto positivo delle attività *off-shore* sull'ambiente marino.

Gli studi hanno infatti provato che il *jacket* di Vega - A è un'oasi di ripopolamento per numerose specie marine, animali e vegetali; anche per questo motivo è in vigore il divieto di pesca e navigazione entro il raggio di 500 metri dal complesso petrolifero.

Intorno al *jacket* si sono così sviluppate 17 diverse specie di mitili e varie specie ittiche, con un livello di biodiversità che fa di questo insediamento un fenomeno dispositivo di aggregazione di pesci autoctoni.

Tra le immagini che ho ancora negli occhi ricordo quando, affacciandoci dall'alto della piattaforma dopo una visita ai locali interni, abbiamo visto lo spettacolo delle acque blu circostanti, punteggiate di pesci di varia forma e dimensioni, alcuni anche molto grandi. Sembrava di essere in un grande acquario.

Concludo, con l'auspicio che questo viaggio virtuale possa aver suscitato in voi lettori le mie stesse emozioni di quella memorabile giornata autunnale, in cui mi allontanai temporaneamente dall'ufficio a Palazzo Marina per raggiungere le acque al largo della Sicilia meridionale, visitare la Vega - A e ristabilire per qualche ora il contatto con il nostro ambiente di riferimento.

A voi tutti il più tradizionale e marinaro auspicio di 'Buon Vento' per le sfide di questo nuovo anno!



**Enrico Cernuschi
Andrea Tironola**
**VENEZIA CONTRO
L'INGHILTERRA**
Da Alessandria a Suda
1628-1649
Ugo Mursia Editore

Qncora una brillante, affascinante opera del collaudato duo, Cernuschi e Tironola, in grado di appassionare il lettore con un mix di fatti storici rigorosamente documentati, considerazioni strategiche, temi di economia. Sono qui trattati aspetti delle relazioni internazionali che fanno sempre, perennemente capo a principi che, se opportunamente valorizzati e analizzati, consentono una ricostruzione degli avvenimenti in grado di fornire quella lezione (*historia magistra vitae*), che dovrebbe costituire il bagaglio di ogni persona colta. Anche questo libro, seguendo in scia gli altri precedenti, fornisce chiavi di lettura e ricostruzioni di periodi storici che solo apparentemente possono sembrare lontani da noi e dagli eventi che stiamo vivendo, ma ne sono così intrecciati e amalgamati da risultare profondamente istruttivi. Sono dunque analisi che dovrebbero essere portate in sede di preparazione dei futuri decisori nazionali, piuttosto che rimanere solamente confinate in un volume da biblioteca. Scritto in maniera fluida, accattivante e avvincente, come è più di un romanzo, nello stile ormai peculiare degli autori, l'attenzione è subito attratta, quasi una sfida col lettore, a voler ribaltare l'immagine negativa che tutti abbiamo, dalla lettura dei "Promessi Sposi" in poi, del Seicento italiano. Qui si dimostra che, viceversa alla comune opinione, fu un periodo di successi, sia dal punto di vista economico sia da quello marinaro e, quindi, conseguentemente politico.

Con questo obiettivo, gli autori iniziano la sfida ricordando come Genova respinse i Francesi e Venezia non solo sconfisse l'Austria ma iniziò il conflitto, ancor oggi assai poco valorizzato in chiave di orgoglio nazionale, contro l'Inghilterra per il controllo navale e economico del Mediterraneo Orientale. Sono qui illustrate le vicende di Sir Kenelm Digby con la sua sposa Venetia e figlia Gwyneth (nome che deriva dal regno gallese di Venedotia, guarda un po' cosa si apprende dalla semantica dei nomi), ammiraglio britannico sui generis, digiuno di qualsiasi rudimento di arte nautica, vicende che lo portarono a incrociare sul mare nientemeno che i veneziani Federico Nani ed Antonio Marino Cappello, con cui perse proprio in quella rada di Alessandretta che tornerà, nell'albo d'oro delle imprese della marina italiana, quasi un destino, con Luigi Ferraro nel corso della Seconda Guerra Mondiale. Sarà tutto un susseguirsi di battaglie, rapporti di intelligence, doppio e triplo giochi, codici cifrati, ottimi diplomatici che finiscono incarcerati, flotte che vengono mosse come pedine sulla scacchiera. La narrazione degli eventi è sempre frizzante ed è sapientemente arricchita di storie, intrighi internazionali e imprese mirabolanti che si intrecciano, cariche di suspense, agli avvenimenti principali. Viene richiamata, per esempio, la vicenda del cappuccino Pacifique de Provins e del francescano Francesco Quaresmio, nobile sanguigno, antesignano di Bud Spencer, scopritori dei gioielli della mitica regina di Saba e quella che ogni italiano, almeno ogni marinaio italiano, dovrebbe conoscere, legata al grande ammiraglio Marino Torre, trapanese al servizio di Luigi XIII di Francia, castigo delle flotte inglesi (in altri paesi gli sarebbero intitolate piazze, vie e monumenti e non un solo istituto nautico nella sua città di origine). Visto che è ritornato ai fasti della cronaca parlare di "blocco navale" (della Libia), andiamo a rileggere le pagine dedicate alla grande strategia veneziana del blocco dei Dardanelli, attuato dall'altro grande ammiraglio Tommaso Morosini, alla metà del 1600 e quale effetto ebbe sulla politica e sull'economia dell'impero ottomano. Si chiude con "il metodo Digby", semplice ed efficace, ossia l'arte di raccontare la vicenda di Alessan-

dretta mescolando fatti e fantasia, inserendo nei resoconti una frazione di verità, omettendo dettagli imbarazzanti, mentendo laddove necessario, usando però un forbito stile letterario. Ingigantire i meriti e sminuire quelli dell'avversario farà testo, da allora in poi, nella storiografia britannica, arte che, in seguito, Winston Churchill definì come "le buone notizie devono sempre essere fatte sembrare migliori, quelle cattive smorzate e talvolta sopresse". Purtroppo, il metodo è stato sovente fatto proprio anche da parecchi storici italiani che sono riusciti a trasformare ogni guerra condotta dall'Italia in una sequenza di errori e crimini (lo ha detto Sergio Romano). Mi auguro e auguro a tutti gli appassionati di storia marinara che gli autori vogliano riprendere la loro opera da quest'ultimo capitolo, facendone il soggetto di un trattato nuovo, dedicato a maggiormente sviluppare la storia, quella vera, delle nostre imprese sul mare tanto denigrate in casa nostra, che meritano invece di essere riscritte e consegnate alla cultura sotto la loro vera luce. Nessuno può farlo meglio di Cernuschi e Tironola, con il loro rigore di ricercatori storici e sapienti, accattivanti scrittori di cose di mare. Spero che accolgano questo mio invito, per il bene della cultura, della Marina e della nostra Italia.

Paolo Pagnottella



A cura di Chiara Mercuri
IL MESTIERE DELLE ARMI
Guida ai sacrari
e ai musei militari
Edizioni All Around

Il 4 novembre 2021 saranno 100 anni che la salma del Milite Ignoto è tumulata nel sacello dell'Altare

della Patria a Roma. In occasione di questo importante e solenne anniversario viene pubblicato il libro "Il mestiere delle armi - Guida ai sacrari e ai Musei militari", nel quale è descritto il patrimonio di storia e di cultura custodito nei sacrari e musei militari siti in Italia, in territori che sono stati teatro di tante battaglie, che hanno lasciato una traccia profonda, segnando il destino nazionale. La storia appartiene a tutti noi e la memoria degli avvenimenti e degli uomini che la hanno scritta assume un ruolo eticamente fondamentale per la collettività. I valori e gli ideali possono essere "respirati", visitando i luoghi, come i sacrari nati per onorare il sacrificio di coloro che hanno combattuto per conquistare la libertà del popolo italiano, come i musei militari realizzati per raccontare il mondo militare, talvolta sconosciuto ai più. Il libro non deve essere catalogato come una "guida turistica"; esso testimonia l'omaggio alla memoria che appartiene a noi tutti, sollecitando il lettore a pensare e a ricordare la storia, di cui dobbiamo essere gelosi custodi, mantenendo sempre vive le coscienze. I sacrari e i musei militari sono elencati per Regione e per ognuno, descritti accuratamente anche con ricchezza di fotografie, sono riportate preziose informazioni storiche e geografiche. Il libro, adattato anche in lingua inglese, riporta la prefazione del Ministro della Difesa, On. Lorenzo Guerini. Il libro è disponibile nelle librerie e su tutte le principali piattaforme di distribuzione on line al prezzo di € 12,00 (versione cartacea) e € 4,99 (versione ebook). Ai soci ANMI è riservato il prezzo speciale di € 9,00 compreso di spese di spedizione, richiedendolo direttamente alla Casa Editrice a mezzo bonifico: IBAN IT3000200805213000105266627 ALL AROUND S.R.L. Causale: Titolo del libro Associazione di appartenenza Nome e cognome Mail e numero di telefono Numero di copie ordinate

Pierluigi Rosati

GRIMALDI LINES



CONVENZIONE

Grimaldi Lines - Associazione Nazionale Marinai d'Italia

Si informa che è stata recentemente rinnovata la Convenzione con la "Grimaldi Lines S.p.A." per l'acquisto di biglietti per i collegamenti marittimi con la Sardegna, Sicilia, Grecia (da/per Brindisi), Spagna, Malta, Marocco e Tunisia. Nell'occasione, è stato possibile ottenere un miglioramento delle condizioni praticate ai Soci ANMI, con uno sconto passato dal 10% al 15%. La Convenzione, già in vigore e con scadenza il 31.12.2021, è stata pubblicata sul Sito Ufficiale dell'Associazione (www.marinaiditalia.com) e potrà essere interamente visionata alla voce "Convenzioni", cliccando su "Grimaldi Lines".

ABBONAMENTO AL GIORNALE

Nella convinzione che il nostro Periodico possa rappresentare un idoneo canale di comunicazione per far conoscere a tutti gli appassionati del mare il bagaglio di esperienze e tradizioni che la nostra Associazione possiede, si ricorda che è possibile sottoscrivere un abbonamento al giornale anche a favore di soggetti non iscritti all'Associazione. I Gruppi e/o i singoli Soci che vogliono far inoltrare la rivista a parenti, amici, Autorità locali e a chiunque possa essere interessato, possono inviare alla Presidenza Nazionale il recapito dell'abbonato e copia del versamento effettuato sul ccp. n. 26351007 dell'Associazione (via posta a Piazza Randaccio n. 2 - 00195 Roma, via fax al n. 0636802090, via e-mail: tabulato@marinaiditalia.com). Il costo di questo particolare abbonamento è di € 12,00 da versarsi per intero e darà diritto ad un anno di abbonamento a partire dalla data di ricezione della copia del versamento effettuato. L'iniziativa riguarda anche eventuali ex Soci appartenenti a Gruppi sciolti che desiderano continuare a ricevere il periodico.

Contributi 2020

Gruppo di Suzzara (MN)	€ 50,00
Gruppo di Melbourne (Australia)	€ 166,24
Gruppo di Paullo (MI)	€ 20,00
Gruppo di Grosseto	€ 52,00
Gruppo di Prato	€ 25,00
Lia Mazzini - Socia del Gruppo di Sabaudia (LT)	€ 100,00
TOTALE	€ 413,24

Errata Corrige

Giornale nr. 10/11 Ottobre/Novembre 2020, pag. 7 è stato pubblicato l'articolo *Leadership e popolarità* di Roberto Domini. A causa di una svista della redazione è stato erroneamente riportato essere il Presidente del Gruppo di Vittorio Veneto mentre in realtà l'autore è Socio di quel Gruppo; la redazione si scusa pertanto con i lettori e, soprattutto, con il Presidente Signor Giandomasone Sonego.

Diario di bordo n. 10/11 2020, pag. 28, rubrica Incontri, 13 settembre, quando dice "Durante le operazioni di voto per il rinnovo delle cariche sociali centrali, presso il Circolo Ufficiali MM di Brindisi" si legga presso il cortile del Circolo Ufficiali di Taranto. La nostra svista è stata segnalata da Giuseppe Desimone, socio del Gruppo di Oria, che ringraziamo per la collaborazione.

1/1/1921 - 1/1/2021

Centenario della costituzione del Gruppo ANMI "MOVIM C.te G.FONTANA" di Vicenza

Tradizionale appuntamento dei soci del Gruppo ai piedi del monumento intitolato a Antonio Pigafetta in uno scatto del 1971 e del 2006

