



Marinai d'Italia

“Una volta marinaio... marinaio per sempre”

MENSILE
DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA



Anno LXV
n. 3 • 2021
Marzo

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

Fossa delle Marianne

Le forme di vita a - 10.900 metri
dalla superficie del mare





Quello di seguito descritto è un progetto a lungo respiro. Si tratta di aprire una nuova rubrica del "Giornale" dei Marinai d'Italia, denominata "La Rubrica di Anita". L'obiettivo è quello di dare voce ai Soci in qualità di custodi della storia e preziosa risorsa per la Forza Armata. Sulla falsariga di quanto è stato realizzato dalla giornalista Dott.ssa Anita Fiaschetti per la Marina Militare (autrice del libro **Noi siamo la Marina** recentemente pubblicato), a cominciare auspicabilmente dal numero di aprile (ritorno del periodico informativo dell'Associazione a fascicolo unico), Anita effettuerà una intervista¹ a Soci, preliminarmente selezionati dal Delegato Regionale di pertinenza e poi valutati dalla Presidenza Nazionale, che su base di disponibilità vogliano raccontarsi in quella che è stata a loro tempo la propria esperienza in Marina, soprattutto se imbarcati (testimonianze ovviamente inedite).

Lo spazio riservato a tale rubrica dipenderà dall'autrice, nel senso che l'articolo che ne scaturirà potrà essere lungo a suo piacimento (entro comunque le 6 pagine, per ottemperare a una scelta editoriale della nostra testata).

Gli argomenti da sviluppare saranno legati ai momenti di vita vissuta a bordo e nei Comandi a terra, a eventi storici particolari, a consuetudini sociali e familiari². Quindi ricordi legati alla navigazione con mare mosso; alla guardia in navigazione e in porto, alla mensa di bordo, alla branda e allo stipetto (sempre sotto dimensionato rispetto al vestiario militare e borghese da stivare). Ricordi di missioni, giri del mondo, raduni. E poi ancora momenti di relax (a bordo o al circolo), nuove amicizie coltivate e difficoltà nei rapporti affettivi (fidanzata/moglie/figli/famiglia) a causa della impossibilità nel comunicare quando per mare.

Al Socio intervistato verrà richiesto di fornire alla redazione, ove possibile/fattibile, anche un apporto fotografico per l'articolo. Verrà data priorità ai Soci più anziani, che vorranno cimentarsi in questa iniziativa, perché si presume che i loro ricordi abbiano maggior contenuto valoriale.

Allo scopo di diffondere quanto più capillarmente possibile questa nuova iniziativa, informando e spiegando ai Soci i principali lineamenti della stessa, la Presidenza Nazionale:

- ha realizzato un breve filmato, pubblicato sul sito dell'Associazione;
- invierà specifica mail a tutti i DD.RR., informando i CC.NN..

La scelta del Socio da intervistare è prerogativa della Presidenza Nazionale.

Il Socio, che ha piacere a essere intervistato, dovrà comunicare (telefonicamente o via mail) questa sua volontà al proprio D.R., evidenziando l'argomento che intende raccontare ad Anita. Tale informazione, corredata di tutti i dati personali, dovrà essere inviata alla Presidenza Nazionale (redazione del "Giornale" - giornale@marinaiditalia.com - 06.36802241) per un preventivo esame da parte dell'autrice che, dopo aver valutato la validità e l'efficacia della testimonianza, comunicherà il nominativo del "Socio selezionato" alla Presidenza Nazionale. A questo punto si prenderà contatto con il "Socio selezionato" per un preliminare e succinto riporto degli argomenti, che verranno sviluppati durante l'intervista. Ricevuto dalla redazione il benestare all'intervista, il Socio indicherà la sua preferenza di giorno e ora per la successiva intervista.

Note

¹ In periodo di "Covid-19" sicuramente telefoniche (ma anche via zoom-meeting dalla Presidenza Nazionale); in futuro prevedendo anche che ella si possa spostare.

² In un secondo momento si potranno prevedere anche testimonianze di Soci nell'ambito della loro attuale cerchia familiare: p.e. il rapporto coi figli e i nipoti.

Errata Corrigere

• A pag. 29 del precedente numero del "Giornale", all'articolo a firma dell'ammiraglio di squadra De Carolis, Sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare e Socio del Gruppo di Roma, è stato integrato, come prassi vuole, un "box" con la sua foto e un più che succinto curriculum vitae. A causa di una svista è stato erroneamente

riportato il nome di battesimo Vincenzo anziché Aurelio. I lettori vorranno perdonarmi; soprattutto chiedo venia all'ammiraglio De Carolis con il quale condivido da oltre quindici anni un sincero legame di affetto e simpatia.

Angelo Castiglione

• A pag. 31 e 48 del "Diario" di gennaio-febbraio, il Gruppo di Santa Margherita Ligure è stato erroneamente riportato come "Santa Maria Ligure". La redazione si scusa con i lettori e segna- tamente con il presidente, il signor Benedetto Carpi.

Editoriale del Presidente Nazionale



Angelo Castiglione

Caro Socio, Ti scrivo...

La "lettera aperta" di questo numero tratterà un argomento di particolare rilievo non solo per l'ANMI, ma per tutte le Associazioni d'Arma. Mi riferisco al ricambio generazionale. In questi mesi parlando con i Consiglieri Nazionali, i Delegati Regionali e con alcuni Presidenti di Gruppo e Soci, tutti hanno sottolineato che la sospensione della leva obbligatoria è la causa principale della difficoltà di ringiovanire l'Associazione. Non c'è dubbio che tale affermazione corrisponde a realtà. Prima del 2005 i congedati rappresentavano un gettito significativo; molti di loro, avendo trascorso un periodo con le stellette, avevano condiviso valori e ideali, che li hanno portati a vedere le Associazioni d'Arma come una logica prosecuzione del servizio di leva. Ora non è più così. L'età media dei Soci si sta progressivamente alzando e il numero è in continua diminuzione, anche a causa della partenza per l'ultimo viaggio di molti. Nel 2000 l'ANMI poteva contare su 53.700 iscritti, ridotti nel 2010 a 43.400 e ora siamo 33.500. Quale effetto collaterale tale continuo calo ha comportato anche la chiusura di alcune sedi proprio per mancanza di Soci. Questi numeri ci devono far riflettere a lungo. Ho letto alcune espressioni tipo "agonia delle Associazioni", "lento tramonto", "le prospettive di sopravvivenza di tutte le Associazioni d'Arma non sono rosee", nel contesto di interventi da parte di autorevoli rappresentanti del settore e tutti individuano la causa del mancato ricambio generazionale nella sospensione della leva. L'ANMI, pur essendo pienamente consapevole della gravità della situazione, non è disposta ad assistere passivamente a questa lenta e progressiva anemia. Siamo marinai e, come tali, sono proprio le avversità che ci danno una maggiore forza per reagire. Le espressioni di prima non ci appartengono e nell'orgoglio della nostra peculiarità siamo pronti a rimboccarci le maniche per individuare soluzioni idonee. Il passaggio generazionale è una sfida stimolante e deve, quindi, essere studiato e preparato e, soprattutto, non si può e non si deve pensare di muoversi all'impronta, basandosi solo su input emotivi. Il primo aspetto da curare è sicuramente quello della comunicazione sia interna sia esterna. Vi è la necessità di rendere il flusso informativo più fluido ed efficace, utilizzando canali idonei. Perché anche all'interno della struttura? Il Presidente di Gruppo ha un ruolo fondamentale, in quanto conosce direttamente i Soci, ma deve essere informato e aggiornato sulla policy da seguire nella gestione della vita associativa, in modo da agire coerentemente secondo la linea tracciata a livello nazionale e farsi parte attiva per suggerire e proporre iniziative, che contribuiscano a dare una corretta immagine dell'Associazione. Per soddisfare tale esigenza ritengo che siamo preparati; è necessario, però, ricercare le occasioni per trasmettere il messaggio con modalità semplici, efficaci e chiare. Decisamente diversa è la problematica relativa alla comunicazione esterna. La Marina in passato veniva definita la "Bella Silenziosa", perché una volta in alto mare nessuno era a conoscenza di quello che faceva. Bene, la società attuale vive sulle notizie, per cui dobbiamo adeguarci. Questo non vuol dire ricercare a tutti i costi la visibilità, dobbiamo invece parlare con i fatti, proporci e partecipare alla vita sociale del Paese. Anche le piccole iniziative possono risultare vincenti. Non vengono posti in discussione i nostri scopi, ma vengono calati nella realtà. E qui si innesta il discorso sui giovani. L'ANMI già prevede alcune specifiche attività per loro sia per presentare l'Associazione e le sue finalità sia per promuovere lo sviluppo della coscienza e della cultura marinara tra gli stessi. I settori interessati sembrano offrire un ampio spettro di possibilità, tra cui: imbarchi su Navi Scuola e Velieri, visite a porti/basi/navi, corsi di vela/canoa/canottaggio/assistente bagnanti, attività pratica di apprendimento sulla realizzazione di nodi, conferenze su tematiche a carattere marinaresco e di arte marinara,

introduzione al modellismo navale, campagna sulla sicurezza stradale e della navigazione. Probabilmente non è sufficiente, perché i dati ci dimostrano che gli iscritti "giovani" non raggiungono numeri significativi. Sussiste, quindi, la necessità per le attività già schedate di rendere il messaggio promozionale più efficace e accattivante e, soprattutto, deve arrivare sui canali "giusti" e con un linguaggio "giovane". Ma dobbiamo anche cercare di ampliare l'"offerta", che comunque deve sempre prevedere una o più fasi pratiche con riflessi anche sull'utilità e solidarietà sociale. Senza assolutamente snaturare la nostra essenza, l'apertura alla società ci permetterà di essere "interessanti" anche per le generazioni più giovani. La strada sarà lunga, ma dobbiamo partire, perché se rimaniamo fermi sulle nostre posizioni, i tristi presagi riportati sopra rischiano di realizzarsi.

Cambiamo argomento e, come preannunciato nel precedente numero, parliamo degli scopi riportati nello statuto in vigore, in particolare del secondo: "Mantenere alto lo spirito delle tradizioni marinare e perpetuare la memoria dei Marinai caduti", rimarcata la prima enunciazione con l'avverbio "sempre" nell'edizione in fase di registrazione ("Mantenere sempre alto..."). Esso fa parte del DNA di tutti i Soci e si è ritenuto opportuno riportarlo fra gli scopi non solo come memoria per noi ma, soprattutto, come caratterizzazione dell'Associazione. L'ANMI è stata riconosciuta quale custode gelosa delle tradizioni marinare, che devono essere protette e salvaguardate, affinché non cadano nell'oblio. Noi siamo chiamati anche a ricercarle perché la tradizione suscita emozioni negli individui e li sprona a un maggior senso di consapevolezza di sé. Esse sono importanti per mantenere una propria identità nel contesto di una società più vasta. La tradizione è importante in ogni cultura o civiltà e, nonostante alcuni tentativi della società attuale di sradicarla dal suo passato, riesce a mantenersi viva, oggi più che mai, se opportunamente trasmessa, alimentando nelle persone un forte desiderio di recuperare i valori tradizionali. In una fase di significativo cambiamento, la continuità e il legame al passato è qualcosa di cui la gente sente il bisogno. La tradizione abbraccia nel campo marinaro vari ambiti, legati non solo ad aspetti materiali, ma comprende anche valori spirituali, morali e culturali, che vivono nella mente e nel cuore di un popolo. Siamo chiamati a preservare il nostro passato per farlo amare, in modo che non sia considerato un fardello nel futuro. Come una casa ha necessità di solide fondamenta per resistere alle forze della natura, così un popolo deve riconoscersi nelle proprie tradizioni, che rappresentano le sane radici che portano nutrimento e forza. Ogni generazione deve prendere linfa dalle altre e trasmetterla a quelle che verranno dopo. Questo scopo è già stato raggiunto, ma sul quale è necessario mantenere sempre la massima attenzione, perché sono sufficienti solo pochi attimi di superficialità e trascuratezza per vanificare anni di duro lavoro. Per assolvere il dettato statutario di "perpetuare la memoria dei Marinai caduti", l'Associazione risponde sempre con molta partecipazione e commozione. Alle varie cerimonie in ricordo la risposta dei Soci è meritevole di apprezzamento e menzione. Anche in questo caso si trasmettono dei valori importanti, talvolta solo offuscati ai più giovani, ma l'esempio e la compostezza possono essere un ottimo strumento di divulgazione. In molte sedi sono presenti monumenti, cippi e lapidi eretti in memoria di Marinai Caduti, realizzati su iniziativa sia della Marina Militare sia dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia. Abbiamo il dovere morale di mantenere queste testimonianze sempre in modo decoroso, non bisogna ricordarsi di loro solo in prossimità dell'anniversario. Il giorno della memoria compare 365 volte sul calendario dell'ANMI.



In copertina

La Fossa delle Marianne è il punto più basso della crosta terrestre. La sua particolare conformazione a 'fossa' è evidenziata dalla presenza di numerosi vulcani ai suoi bordi ed è dovuta alla subduzione della placca pacifica sotto alla placca delle Filippine.

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.marinaitalia.com

E-mail

giornale@marinaitalia.com

Iscrizione n. 6038

Reg. Trib. Roma 28 novembre 1957

Progetto grafico e impaginazione

Roberta Melarance

Stampa

Mediagraf
Viale della Navigazione Interna, 89
35027 Noventa Padovana

Numero copie 37.500

Codice fiscale 80216990582

C.C. Bancario

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

C.C. Postale

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

Ambedue i conti intestati a

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

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

MARINAI D'ITALIA DIARIO DI BORDO

Avviso ai Naviganti

Norme di collaborazione

1. La collaborazione il giornale "Marinai d'Italia" è aperta a tutti.

Essa può aver luogo per invito della Direzione o per offerta spontanea degli Autori. In ogni caso, sia l'invito della Direzione, sia l'accoglimento in esame di materiale o di proposte di collaborazione, non impegnano il giornale "Marinai d'Italia" alla pubblicazione né dà luogo a nessun tipo di retribuzione.

2. Originalità degli iscritti e diritto d'autore

Gli scritti destinati all'eventuale pubblicazione sul giornale "Marinai d'Italia" devono essere inediti. I Sigg. Collaboratori sono tenuti al rispetto della normativa vigente in materia di diritto d'autore e di proprietà delle illustrazioni. Dopo la pubblicazione sul Giornale, la ristampa degli scritti, sia in volume, sia su altri periodici, anche se con modificazioni formali o integrazioni, deve essere autorizzata per iscritto dalla Direzione del Giornale.

3. Tipi di elaborati e invio del materiale, loro compilazione e allegati richiesti.

Gli elaborati devono pervenire in redazione via e-mail (giornale@marinaitalia.com) o via posta registrati su CD o DVD redatti con un programma di videoscrittura (es: Word per Windows o Macintosh, txt, write ecc). Le immagini, sempre ben accette, debbono essere fornite in formato Jpeg, EPS, Tiff con una risoluzione non inferiore ai 300 dpi. Testo, didascalie e immagini devono essere registrati su files separati. Nel testo e nelle dida il nome delle unità navali devono essere scritti in corsivo; nel caso di classi di navi vanno tondo e maiuscolo. Di norma, non si accettano elaborati scritti a mano. I testi, le illustrazioni e le didascalie vanno redatti su file separati. Gli Autori, che inviano per la prima volta loro elaborati, sono pregati di allegare un breve «curriculum vitae» e una foto. Le didascalie devono indicare la fonte (es.: «Archivio Autore», «Foto Mario Rossi», «Rivista Navale», da Wikipedia ecc).

4. Restituzione del materiale
Gli elaborati, anche se non pubblicati, non si restituiscono.

Canale YouTube della PN

Tramite apposito link, sulla homepage del nostro sito (www.marinaitalia.com) è presente il collegamento al "Canale Youtube ANMI" della PN. Qui verranno postati i filmati di interesse dell'Associazione (soprattutto i contributi relativi a cerimonie e/o avvenimenti che i Gruppi faranno pervenire).

LA REDAZIONE



Il progetto "Segui una rotta sicura" incontra la scuola primaria "Cappuccini" di Brindisi

Sommario



1 Editoriale del Presidente Nazionale

4 Un incontro con l'amm. Roberto Frassetto

10 Eugenio Zanoni Volpicelli

12 Fossa delle Marianne

15 La divisa del marinaio tradizione e praticità

18 40 marinai in mezzo alla campagna

20 "Segui una rotta sicura"

24 Le parole del Capo

28 La Banda Musicale della Marina Militare

32 Venezia, la Serenissima Repubblica

37 Venezia inventò i lazzeretti e la tracciabilità

40 Accadde oggi

42 Il marinaio Carmine Crupi

43 Il ruolo della Marina Militare in politica estera



Un incontro con l'amm. Roberto Frassetto

Valeria Isacchini - Scrittrice, collaboratrice di riviste, quotidiani e siti di storia

Come certo i lettori di *Marinai d'Italia* sanno e ricordano, il 26 luglio 1941 ebbe luogo il coraggioso e disastroso attacco a Malta a opera di incursori della Regia Marina della *X^a Flottiglia MAS*: il fatto è stato ampiamente narrato e studiato (anche se forse non è altrettanto conosciuto al di fuori dell'ambito di Marina); mi limito, pertanto, qui a riprenderne alcuni semplici elementi a beneficio soprattutto di lettori casuali o giovani. Fin dal settembre 1939 a Bocca di Serchio, poco a sud di Viareggio (LU), un gruppo di uomini della Regia Marina aveva iniziato un duro e segretissimo addestramento, che all'epoca era impensabile per tutte le Marine del mondo, il cui fine era quello di condurre attacchi portando, cioè letteralmente guidando manualmente, mezzi esplosivi direttamente sotto la chiglia delle navi nemiche, in completo assetto subacqueo. La loro base era la Tenuta Salvati, proprio davanti alla foce del Serchio.

Due Ufficiali ingegneri del Genio Navale, Teseo Tesei ed Elios Toschi, si erano incaricati di sviluppare il mezzo insidioso. Si trattava degli "SLC", siluri a guida manuale che potevano, con una lenta e

lunga navigazione occulta, allontanarsi da un sommergibile "di avvicinamento" per poi forzare l'ingresso di un porto nemico e fissare infine una potente carica esplosiva sotto la chiglia della nave-obiettivo, prima che gli operatori ovviamente si allontanassero. Credo che la mia sia stata l'ultima generazione che ha saputo di questo, leggendo il libro delle elementari (perché ricordo benissimo sia l'illustrazione che accompagnava il testo, immagine che poi ho ritrovato in vari altri, non delle elementari, sia la suggestiva parola "maiale" che era il familiare modo di indicare il mezzo d'attacco).

Come appariva nel 2010 l'edificio di Bocca di Serchio, che ospitava gli uomini della *I^a Flottiglia MAS*, poi denominata *X^a MAS*, che si allenavano per le operazioni con SLC e MTM



Tela di Rudolf Claudus raffigurante i cosiddetti "uomini rana" alla guida di SLC



Un MTM conservato nel National War Museum di La Valletta molto simile a quelli usati per l'attacco a Malta (questo è una versione successiva). Sullo sfondo, si vede un'immagine d'epoca del ponte di Sant'Elmo

Altri mezzi d'assalto in dotazione alla *X^a Flottiglia MAS* erano i "barchini esplosivi", ovvero gli "MTM", Motoscafi Turismo Modificati; come dice il nome, si trattava di motoscafi leggerissimi e velocissimi, nella cui prua venivano stivati circa 3 quintali di esplosivo: il pilota, situato all'estrema poppa, puntava l'obiettivo, a circa 80/100 mt. fissava i timoni, ovviamente si eiettava all'indietro col salvagente e lasciava che l'"MTM" continuasse la sua corsa verso il bersaglio.

Per conseguire tale risultato occorre un allenamento sfibrante e il possesso di capacità psicologiche, tecniche e fisiche inusuali.

Nel luglio del '41 si pianificò di attaccare la base navale di Malta, dove era dislocata un importante convoglio inglese. Comandante dell'operazione era il C.F. Vittorio Moccagatta.

Secondo il programma, nella notte tra il 25 e il 26 luglio un "SLC", pilotato da Tesei avrebbe attaccato le ostruzioni a protezione del porto e alcuni "MTM" avrebbero sia collaborato alla distruzione delle difese portuali sia condotto l'attacco all'interno del porto puntando ai bersagli navali. Un altro "SLC", al comando del T.V. Franco Costa, avrebbe nel frattempo attaccato

in un'altra zona. Ma il "maiale" di Costa al momento della partenza per l'attacco ebbe problemi tecnici e Tesei, creatore del mezzo, si ostinò a cercare di ripararlo. Il ritardo accumulato fu importante e determinante.

L'"SLC" di Tesei, infine, "schizzò via", ma la prevista esplosione a quanto pare non ci fu¹. Partirono immediatamente i "barchini" per entrare nel porto. Primi, quello dell'allora S.T.V. Roberto Frassetto e quello di Aristide Carabelli per far saltare le difese portuali, immediatamente al seguito, gli altri. Ma il ponte era "crolato male" e ostruiva ancora di più il passaggio. Nessuna scappatoia: erano diventati bersagli. E non sapevano che i radar inglesi avevano allertato da tempo il nemico sull'incursione, per cui tutte le armi erano puntate su di loro. Parteciparono 49 uomini, di cui 20 morirono e 18 furono fatti prigionieri.

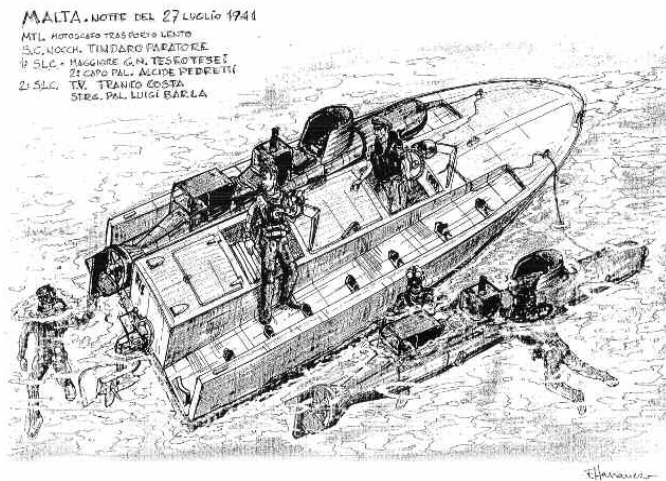
Roberto Frassetto (1917-2013)

È stato uno dei partecipanti all'impresa di Malta. Dopo avere fissato i timoni del suo "MTM" in direzione del ponte si fece sbalzare e dall'acqua assistette allo spettacolo macabro del compagno Carabelli che "quando fu molto sotto accostò bruscamente a sinistra ma troppo veloce per imboccare giusto il passaggio e urtando contro l'estremità del molo sotto il ponte o contro un pezzo di rete salta in aria con tutto il mezzo, le braccia divaricate. Urta l'arcata e crolla con essa in acqua"². Mentre tutte le batterie costiere sul Gran Harbour di Malta, già allertate dai radar, si attivavano, egli sentì un forte colpo alla spina dorsale: svenuto, mentre galleggiava grazie alla cintura di salvataggio venne recuperato dal nemico e inviato in India come *Prisoner of War*³.

Nel dopoguerra, Frassetto si è occupato ad altissimo livello accademico e scientifico di ricerche oceanografiche sia con gli Stati Uniti che con il C.N.R. (Consiglio Nazionale delle Ricerche). Decisamente storica la sua immersione col batiscafo "Trieste" nel 1956, con Jacques Piccard, presso Ponza, in cui raggiunse la profondità di 3.000 metri.

Note

- 1 La causa della fine di Tesei e del compagno Pedretti rimase poco chiara. Venne trovata la maschera con brandelli di carne ma a quanto pare non venne avvertita l'esplosione della carica dell'"SLC".
- 2 Dalla relazione di Roberto Frassetto in data 21.9.1944 (al rientro dalla prigionia) per il Comando. La sua, come annotato in calce dal C.V. Ernesto Forza, allora Comandante Gruppo mezzi d'Assalto, fornì le prime notizie sull'impresa di Malta.
- 3 Su wikipedia, tanto per dirne la validità, si dice che fu "posto in salvo dagli inglesi"! Nello stesso sito, si dice che "nel Museo di Malta esiste una sua grande foto, con la tuta di navigazione". Francamente non l'ho vista, forse sfuggita. Può essere. Però è sorprendente il fatto che i prigionieri di guerra fossero in realtà umanitariamente "messi in salvo".



Un disegno di Franco Harbauer rappresentante il momento in cui i due SLC di Tesei e Costa vennero messi a mare
Coll. Cernuschi, cortesia Enrico Cernuschi

Il 10 giugno 2011 il contrammiraglio Roberto Frassetto ha donato alla Marina Militare la sua Medaglia d'Oro al Valor Militare e la sua sciabola.

Ho avuto l'incredibile onore di incontrare l'amm. Frassetto nel 2009 a Venezia, grazie a un comune amico. Abbiamo parlato per alcune ore, ma, da persona riservata qual'era, sapendo che scribacchiavo qua e là, mi chiese di tenere privata la nostra conversazione, cosa che promisi.

Due anni dopo, l'Ammiraglio veniva a mancare e la sua amata moglie Fabrizia mi fece sapere che mi autorizzava, se lo desideravo, a pubblicare. Ma preferii continuare a tenere per me gli appunti di quel colloquio. Quando la signora Fabrizia lo raggiunse, venni nuovamente invitata da comuni amici a scrivere; ho aspettato ancora un po'. Ora sono passati più di dieci anni e comunque credo non ci sia niente di sbalorditivo nei miei appunti, che qui trascrivo praticamente come li ho stesi, un po' sul treno di ritorno da Venezia, un po' al rientro a casa.

I gradi di Frassetto recuperati dalla sua tuta al momento della cattura ed esposti al National War Museum di La Valletta



L'amm. Roberto Frassetto

Appunti sull'incontro con l'amm. Roberto Frassetto

Venezia – 15 novembre 2009

Incontro l'Ammiraglio verso le 11,30 nella sua bella e luminosa casa sul Canal Grande, nel prestigioso Palazzo Contarini Corfù. Mi accoglie la signora Fabrizia, bella ed elegante (mi rivelerà poi che ha 84 anni, incredibile!) che in passato si è occupata di moda a Roma (l'Ammiraglio mi dirà poi, sorridendo, che ogni tanto rimpiange di non aver purtroppo preso nota di quanto le rivelavano le mogli dei politici che si servivano nel suo atelier). Ci raggiunge subito l'amm. Frassetto: ha gli occhi rossi, con la palpebra inferiore cangiante, un po' lacrimanti. Parla lentamente, parola per parola, ma con la massima lucidità. Poi andiamo a pranzo al circolo di cui è socio, dove siamo raggiunti dal comune amico A. Nell'uscire di casa, Frassetto, 92 anni, con antica galanteria mi aiuta a indossare il cappotto. Non ama uscire, sa di essere vecchio e non vuole farsi vedere col bastone, che lo aiuta a causa di un'operazione al ginocchio. Ma mentre io e la signora chiacchieriamo, lui ci precede con passo energico. Dopo pranzo lo lascio riposare un po', poi torno nel pomeriggio. Per molti anni si sono spostati tra Roma e Venezia, ma ora si stanno trasferendo definitivamente a Venezia, più tranquilla. Si vogliono molto bene, lei è molto premurosa e protettiva; lo aiuta col cappotto, gli dà la pillola, gli offre una caramella "perché ha la pressione molto bassa, è bene che ogni tanto mangi un po' di zucchero", ogni tanto gli chiede se si stanca a parlare tanto. È fiera di dire che ancora non si annoiano a stare insieme.

Gli inizi

Rimasto presto orfano di madre e padre, con due sorelle, mentre era ancora incerto sulla facoltà a cui iscriversi (prima aveva pensato a Chimica, poi a Scienze Politiche "che allora era di moda"), si tenne una specie di consiglio di famiglia, esteso anche agli amici dei genitori, per decidere del suo futuro. Fu l'Ammiraglio Giorgi De Pons a suggerirgli l'Accademia, ma a lui la Marina non diceva granché. Fu con una crociera sul *Vespucci* che "ho capito il mare" (poco dopo dirà: "ho trovato il mare").

Aveva conosciuto Tesei a Venezia, fuori dall'ambiente della Marina, e lo rivide sul *Dulio*. Frassetto era imbarcato sul *Dulio*, quando ci



Immagini della cerimonia durante la quale l'amm. Frassetto donò MOVV e sciabola all'Accademia della Marina Militare a Venezia
da https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/notizie/Pagine/20110616_sciabola.aspx

fu l'attacco aereo di Taranto, e quella corazzata rimase seriamente danneggiata. Tesei giunse a Taranto per vedere cosa fare per porre rimedio e in quella occasione Frassetto si propose come collaboratore al suo gruppo sperimentale di ricerca ingegneristica. Poi il *Dulio* fu rappezzato abbastanza per potersi trasferire a Genova e Frassetto se ne andò un po' in vacanza in montagna. Dopo cinque giorni venne rintracciato dai carabinieri locali, i quali gli comunicarono di mettersi a disposizione e così cominciò il suo allenamento a Bocca di Serchio.

Erano sempre in borghese, per motivi di segretezza. Per questo dice ironicamente che "la sua guerra (in divisa) durò cinque minuti".

Impresa di Malta

Mi precede: volevo chiedergli solo alla fine se per lui si trattava di un successo o di un fallimento. Invece già alle prime battute dell'incontro affronta l'argomento: "Dunque, lei vorrebbe sapere di Malta...". Non ama parlare di queste cose: è stata una strage. "Ho fatto la guerra in 5 minuti, e mi ricordano per quello". L'espressione "i miei 5 minuti di guerra" ritornerà un'altra volta nella conversazione. Preferisce essere ricordato come oceanografo. Non era stata preparata adeguatamente, sono mancati due elementi: sorpresa e tempismo. A suo parere, nonostante il radar già li avesse intercettati, si sarebbe potuto concludere qualcosa

puntando sulla velocità d'intervento, sulla preparazione, sull'effetto sorpresa. Aveva ragione Giobbe⁴, che era fortemente dubbioso dell'impresa alla vigilia, mentre Moccagatta insisteva. Tesei ha commesso un grave errore: non doveva perdere tutto quel tempo per cercare di riparare l'"SLC" di Costa, doveva imporsi e rimandarlo indietro, chechché ne dicesse Costa. E Moccagatta non doveva stare ad aspettare con il *MAS 452* prima di allontanarsi⁵: non avrebbe comunque avuto nessuna possibilità di recuperare nessuno; il suo ritardo nell'allontanarsi ha provocato la morte di tutti quelli che erano sul *452*. L'aviazione non ha operato i bombardamenti previsti. Vero che erano a corto di uomini e mezzi "ma avevano promesso"⁶.

Sono partiti senza neanche avere una chiara idea di come fossero le difese del porto, non c'erano stati sopralluoghi preventivi. Erano arrivati da Est, il sole sorgendo li ha perfettamente inquadriati in nero. Il mare era incredibilmente calmo, faceva specchio. Ottimi obiettivi. I proiettori lo abbagliavano, non vedeva nulla.

Uno schizzo che gli ho fatto vedere, diffuso su siti e libri, dice che è inventato, approssimativo. Nessuno sa esattamente come sono andate le cose globalmente (e sono morti in troppi per poterle ricostruire), perché ognuno poteva vedere al massimo la propria posizione.

No, non vuole attribuire colpe a Moccagatta né a Tesei: "sono morti tutti, è stata una strage".

A pranzo sarà la moglie a rivelare che il marito le ha detto che, se mai ha avuto nel corso della sua esistenza il desiderio di morire, è stato quando quel giorno ha visto tutti i suoi compagni perdere la vita attorno a lui.

Nel dopoguerra, incontrò Carmel Blackman, l'Ufficiale che lo fece prigioniero. Non lo ricordava neanche. È la signora Fabrizia che me lo fa notare: "Sì, si sono incontrati. Ma era una di quelle operazioni a uso dei mass media. A me ha detto: "È stato un incontro inutile per entrambi, non avevamo nulla da dirci". E lui è fatto così, quando una cosa per lui è inutile la rimuove dal ricordo".

Note

4 Il C.C. Giorgio Giobbe era al comando del gruppo di barchini "MTM". Alla vigilia dell'operazione aveva manifestato "dubbi atroci" sulla riuscita, come testimoniato dal diario di Moccagatta.

5 Il *MAS 452*, con a bordo Moccagatta e il Capitano medico Falcomatà, doveva attendere al largo per recuperare i superstiti dell'azione. Durante il rientro verso Capo Passero, con due unità superstiti al traino, la formazione venne intercettata da trenta aerei inglesi e attaccata con conseguente ulteriore strage.

6 A quanto scrisse Roberto Frassetto nella sua citata Relazione in data 21.9.1944, ci fu un unico aereo che, comparso alle 4.15, bombardò e permise con le esplosioni di far riconoscere il profilo di La Valletta (v. documento riportato in Lino Mancini, *Malta 2*, ed. Lupo, Vicchio, FI, 2011). Alfredo Brauzzi, in *Mezzi d'assalto della Marina Italiana*, Rivista Marittima, 1991, p. 62, parla invece di due bombardamenti aerei sui tre previsti. Ma da notare che, a quanto scrive Beppe Pegolotti, *Uomini contro navi*, Mondadori, 1991, se il primo attacco aereo previsto per l'1.45 non fu per nulla effettuato, il secondo alle 2.30 fu condotto da un solo apparecchio, il terzo, alle 4.20, con due. Tra le conclusioni della sua relazione Frassetto definisce come "Inconveniente responsabile: la mancata collaborazione dell'aviazione che avrebbe dovuto eseguire un bombardamento continuo almeno per 20 minuti in modo da giustificare le esplosioni contro le ostruzioni e lasciare più libertà ai barchini nella confusione".

Prigionia

È stato ricoverato per due anni in ospedale, causa pneumotorace e danni alla spina dorsale: è stato curato prima a Malta per due mesi, da un medico svizzero che era rimasto bloccato sull'isola dalla guerra, poi in Egitto, presso Alessandria. Era stato inserito in una lista di prigionieri gravi da rimpatriare (per tubercolosi, era detto sulla dichiarazione medica), ma all'ultimo momento gli inglesi non l'hanno lasciato partire, temendo, secondo lui, che potesse rivelare in patria qualcosa su quel che aveva notato (la presenza di radar?). L'anno scorso è stato ricoverato nuovamente e, vedendo le radiografie dei polmoni, i medici gli avevano diagnosticato un tumore, gettando nel terrore la moglie; non volevano credere che fosse un'antica ferita di guerra.

L'hanno mandato in India, a Dehra Dun⁷. Per tre volte è stato punito perché sospettato di aiutare progetti di fuga o perché veniva sorpreso mentre passava sotto i reticolati per raggiungere altri compagni nel baraccamento vicino: 20 giorni in cella da solo, con un tavolaccio per dormire.

Come erano questi progetti di fuga? Sogghigna: "Erano più che altro modi per passare il tempo... c'erano dei medium che cercavano di mettersi in contatto con certi fachiri... sciocchezze". Lui studiava un modo per impermeabilizzare il materasso e farne una zattera per scendere lungo il Gange!

Quando ebbe occasione di lamentarsi del trattamento con un delegato della Croce Rossa, si sentì rispondere "Siamo prigionieri anche noi"; non potevano, cioè, agire in nessun modo per migliorare le cose.

Dopo il '43? "Io avevo giurato fedeltà al re, e dai giuramenti non si torna indietro".

Attività scientifica

Ha lasciato la Marina quando si è accorto di non aver più nulla da dare (dopo l'incidente alla gamba? Non ho osato approfondire). In Italia non è laureato, ha seguito un Master in USA (mi sembra abbia detto alla *Crown University*) e ha portato in Italia lo studio dell'Oceanografia fisica, che qui era sconosciuto.

Fu contattato dall'*Office of Naval Research* (ONR) per studi (6 anni) nello Stretto di Gibilterra. Fece il primo esperimento di un rimorchio con idrofono per l'ascolto delle frequenze del suono in acqua. Si trattava di andare contro le rotte delle navi di passaggio. Ricorda con un certo disprezzo quel comandante della nave, su cui si trovava, che mentre stavano andando appunto su rotta di collisione, se ne stava a dormire in cuccetta. Poi partecipò a studi sugli sforzi dei subacquei con i sommozzatori americani.

Nel 1956 si è immerso con Jacques Piccard nella fossa di Ponza a 3.000 metri col batiscafo *Trieste*.

Per 6 anni ha lavorato al centro NATO di La Spezia (prima di passare al C.N.R.) sullo sviluppo dei correntometri.

"I modelli matematici riescono a fare previsioni sulla base dei meccanismi del passato (geologici, ecc.); studioso della teoria del Caos in matematica, afferma: "Il Caos è vita. L'equilibrio è morte". "La Terra è un sistema integrato di vari fluidi (aria, acqua, terra - nel senso di placche tettoniche) che interagisce in continuazione". È stato tra i primi a parlare di "Effetto serra", curando il lemma dedicato sull'enciclopedia della Scienza e della Tecnica Mondadori. Suo il progetto di piattaforma marina al largo di Venezia⁸.



Favorevole al MOSE, sostiene che chi ne parla male ne sa poco. La manutenzione è stata studiata; avrebbe potuto essere già completata, ma i finanziamenti sono arrivati a spizzico. Collabora con l'ESA, *European Space Agency*, per il primo satellite europeo. "Quando c'era una cosa impossibile, io mi buttavo".

Ogni tanto, ha pensato di scrivere un libro, da intitolare "Never a Dole Moment", mai un momento di noia, un momento vuoto. Gli chiedo perché non si fa aiutare da qualcuno, qualcuno che sia in grado di seguire i suoi studi scientifici, per riordinare tutto. Mi risponde che chi dovrebbe aiutarlo, lo farebbe nell'interesse proprio. Non gli piace il mondo accademico italiano, sono invidiosi, non aiutano i giovani ricercatori.

Devo prendere il treno.

In anticamera, la signora Fabrizia mi saluta e ringrazia: è contenta che con me, sorprendentemente, abbia parlato tanto: è uno molto riservato, poter parlare gli fa bene... poi l'arrivo dell'Ammiraglio non le permette di concludere il discorso...

La discesa a Ponza con il Trieste

L'ammiraglio Frassetto mi aveva però autorizzato a cercare nel web e a pubblicare (cosa che poi feci su www.betasom.it) un suo articolo comparso sulla rivista HDS Notizie (*Historical Diving Society*) n. 35, gennaio 2006, pp. 6-9, "A 3.000 metri con Piccard: la prima missione oceanografica profonda" che qui riporto in forma riassunta.

Il primo a scendere a grandi profondità fu William Beebe che nel 1948 arrivò a 1.360 m., in una batisfera di poco più di un metro di diametro collegata alla superficie con un cavo di acciaio.

Auguste Piccard (che già nel 1932 aveva raggiunto la stratosfera con l'aerostato "FNRS-1" per studiare la radiazione cosmica) progettò il batiscafo "FNRS-2" (con supporto economico del Governo belga) che non era collegato alla superficie e fu provato in diversi mari. Nel 1950, l'"FNRS-2" fu ceduto alla Marina francese e Jacques Piccard, figlio di Auguste, accettò l'invito di alcuni industriali triestini di costruire il *Trieste*.

Frassetto: "La sfera abitacolo, di acciaio e fusione speciali, veniva affidata alle acciaierie di Terni, lo scafo galleggiante ai cantieri navali di Monfalcone, la benzina preparata dall'AGIP, i servizi forniti dalla FIAT, le batterie esterne, immerse in vaschette di triolina (più

pesante dell'acqua) alla Magneti Marelli, e così via. Punti essenziali, sui quali Piccard non transigeva, erano quelli di rispettare un coefficiente di sicurezza di 4 e la alta qualità dei materiali. Fu eseguita infatti anche una radiografia dell'intera sfera per individuare eventuali imperfezioni dell'acciaio."

Il 19 settembre 1957, dopo diverse prove in mare, si effettuò la prima missione oceanografica profonda, oltre i 3.000 metri, per condurre ricerche richieste dall'*Office of Naval Research* (ONR) della Marina Americana, con la presenza di ricercatori di diversi Istituti USA.

Frassetto: "L'interesse era di verificare la capacità del batiscafo come laboratorio di studio, osservazione diretta e misure di fisica del mare (propagazione della luce e del suono) e di biologia e geologia marine. All'Hudson Laboratory della Columbia University di New York, dove ero impegnato in ricerche di acustica subacquea nell'ambito di programmi di Undersea warfare, veniva offerta l'opportunità di effettuare in acque profonde profili di propagazione del suono e di rumore di fondo da un veicolo in lenta e silenziosa discesa o risalita. Fino allora, usando sensori appesi a cavi calati da navi oceanografiche queste condizioni erano impossibili per le inevitabili vibrazioni dei cavi di acciaio. L'Hudson Laboratory assegnò l'incarico dell'esperimento al Dr. Morton Lomask e a me. Sospendemmo con fili elastici numerosi idrofoni tutto intorno al batiscafo, creando un sistema integrato e indisturbato di ascolto, collegato a strumenti di ricezione e misura all'interno della sfera. Il Mondo del Silenzio, titolo del film di Jacques Y. Cousteau, premiato al Festival di Cannes del 1956, per noi era denso di segnali acustici di origine biologica, antropica, geologica e di frequenze acustiche diverse che si propagavano a distanze diverse tra una stratificazione e l'altra dell'oceano, che volevamo decifrare."

L'abitacolo poteva ospitare solo 2 persone: Piccard e Frassetto. Durante le immersioni preliminari a medie profondità, fu possibile tenere contatti telefonici con la nave appoggio, il *Tenace*, della M.M. italiana, grazie a un telefono senza fili sperimentato per la prima volta dal Dr. Robert Lewis dell'*Undersea Sound Laboratory* di New London.

Frassetto: "Se ne avvantaggiavano i delfini che, sorpresi dei suoni sui 10 kilocicli e della presenza del nuovo mostro subacqueo, si mettevano a far gran chiasso e feste. Forse con quel telefono si poteva escogitare un modo di colloquiare. Comunque era un allegro saluto all'inizio delle nostre discese operative. La nostra immersione al largo di Ponza, quel 19 settembre 1957, durò circa 6 ore. Seduto su una cassetta di amplificatori e manopole, con la schiena ricurva, selezionavo in continuo frequenza, volume e direzione di ascolto e registravo il variare di diversi parametri fisici ad intervalli fissi, mentre il batiscafo scendeva lentamente e silenzioso. Jacques Piccard manovrava il batiscafo con la destrezza e la rassicurante pignoleria dell'esperto padrone del mezzo. La leggenda sulla meticolosità e calcolo dei rischi dei Piccard si tramandava da padre in figlio. Durante una delle missioni preliminari mia moglie, rimasta in compagnia del grande scienziato Auguste⁹, sul *Tenace*, gli chiese perché portava un orologio ad ogni polso. "Non si sa mai" fu la simpatica risposta. Intanto il Trieste scendeva sicuro verso i 3000 metri. La condensa sul soffitto della sfera gocciolava in testa e sulle spalle. Jacques, per prudenza, razionava al massimo l'erogazione di ossigeno e l'assorbimento di vapore e

anidride carbonica, come se dovessimo rimanere a lungo nella sfera per eventi imprevisti. Pia illusione! Chi mai sarebbe sceso in profondità a riprenderci? Dopo circa due ore di lavoro sul fondo e diverse occhiate, attraverso l'oblò, sulla attività e la vita vicino al fondo, illuminato dai forti proiettori esterni, si riprese la lenta risalita con manovra impeccabile. Intanto i bisogni corporali mi si rendevano impellenti. Jacques era attrezzato, io non avevo provveduto al prezioso attrezzo, preso dall'ansia della missione. Quando, all'imbrunire, il Trieste emerse in un mare che ingrossava, dal Tenace ansiosi marinai videro un folle che, aperto il portello di accesso alla sfera, si buttava in mare con un grido di sollievo."

L'efficacia dell'esperimento fu tale che l'ONR decise di acquistare il Trieste, che, modificato, raggiunse, il 23 gennaio 1960, 10.902 metri nella Fossa delle Marianne.

Con lo sviluppo delle missioni spaziali negli anni '60 e '70, si svilupparono gli studi sulle capacità operative dell'uomo in abitacoli ristretti e in condizioni ambientali particolari. Nel 1965 si tenne a Bruxelles un incontro, promosso da J. Piccard, in cui astronauti e acquanauti si scambiarono le rispettive esperienze.

Frassetto ricorda altre esperienze oceanografiche uniche, come il sommergibile atomico *Nautilus II*, che nell'estate 1958 si inoltrò sotto l'oceano polare per emergere al Polo Nord; il mesoscafo *Benjamin Franklin* (progettato in USA da Piccard) che per 30 giorni seguì alla deriva la corrente del Golfo in profondità a 180 metri.

Frassetto: "Per noi oceanografi lo studio della propagazione dell'energia acustica nel mare si è arricchita nel secolo scorso al punto tale che si è invertito lo studio. Mentre prima si studiava il comportamento del suono in funzione delle caratteristiche fisiche del mare, oggi si utilizza il suono (la tomografia acustica) per registrare a lungo termine le variazioni di parametri climatologici oceanici; in particolare il crescere della temperatura media interoceanica, connessa, come le misure cominciano a rivelare, all'effetto serra antropogenico. Nel momento di tregua, col Trieste poggiato sul fondo melmoso a 3.000 metri di profondità, osservavo pensoso lo scenario offertomi dall'oblò. Si presentava l'immagine della lenta concentrazione e sedimentazione dei sedimenti che coi millenni si sarebbero consolidati e coi milioni di anni forse sarebbero riemersi con la dinamica delle placche terrestri. Avevo l'impressione di assistere alla continuità ed eternità dei processi terrestri. C'era anche la vita, certamente non estetica e affascinante come quella della zona fotica del mare, ma era segno della capacità di adattamento di forme viventi a un habitat oscuro e impervio per noi ma adatto a loro."

■ ■ ■

Note

- Ai piedi dell'Himalaya, era il campo di prigionia riservato agli Ufficiali.
- Si tratta probabilmente della Piattaforma Oceanografica Acqua Alta del C.N.R., installata nel 1970 a circa 8 miglia al largo di Venezia.
- Auguste Piccard, padre di Jacques, fisico, fu il primo esploratore delle profondità marine e progettò il batiscafo *Trieste* col figlio. A differenza di quanto dice Wikipedia nel momento in cui scrivo, non era a bordo del Trieste al largo di Ponza (anche perché francamente settant'anni - era nato nel 1884 - sono un'età fertile e attiva ma poco adatta per immersioni di quel tipo).

Eugenio Zandoni Volpicelli

Storia di una passione dantesca

Mario Veronesi - Socio del Gruppo di Pavia

Eugenio Zandoni Volpicelli è stato orientalista e poliglotta, ha tradotto *"La Divina Commedia"* di Dante e *"Dei delitti e delle pene"* di Cesare Beccaria, in cinese e giapponese. Parlava correttamente molte lingue oltre l'italiano (arabo, persiano, mandarino, cantonese, sciangaiese, russo, coreano, giapponese, tedesco, inglese e francese). Servì nelle missioni diplomatiche di Corea, Hong Kong e Canton, ricoprendo l'incarico di Console d'Italia a Hong Kong e a Macao dal 1899 al 1919. Visse una lunga vita in Oriente, che si concluse in Giappone a Nagasaki, dove morì nel 1936 all'età di 80 anni. Quasi sconosciuto in Italia come scrittore, forse perché pubblicò pochissimo in italiano, preferendo la lingua inglese.

Nasce a Napoli nel 1856 e studiò fisica e matematica nella suddetta città, laureandosi nel 1875. Grazie a una borsa di studio approfondì per tre anni il cinese presso l'Accademia cinese di Napoli, successivamente rinominata "Oriental Institute", e fu questa l'occasione che legò il Volpicelli alla Cina e al Giappone. Si recò in Cina nel 1881, dove lavorò in ambito finanziario. Ma già dal 1884 le sue capacità linguistiche lo portano a essere impiegato prima dall'Italia, durante la firma di un trattato commerciale con la Corea, e in seguito, non essendo sfuggito al Governo imperiale cinese il suo talento diplomatico e la sua conoscenza linguistica, come assistente del viceré Li Hungchang (politico, generale e ammiraglio della dinastia Qing).

Viaggiò in Russia, apprendendo anche la lingua, e nel 1886, pubblicò, firmandosi con lo pseudonimo di "Vladimir", un saggio sulla guerra sino-russa. Scritto in inglese, il saggio venne stampato a Londra undici anni dopo. Nel 1897 attraversò nuovamente la Siberia e la Russia, per ricercare e conoscere il folklore e i costumi locali. Con l'esperienza acquisita in quel viaggio, Volpicelli scrisse un altro saggio intitolato *"Russia sul Pacifico"* nuovamente in inglese e

L'ingresso al tempio Eihei-ji, il principale della scuola zen giapponese



"Il mandarino Zandoni Volpicelli" Da una fotografia di Afong, di Hong Kong

sempre con il nome di "Vladimir", forse per non interferire con la sua posizione diplomatica. Lo troviamo negli anni successivi a Shanghai, dove pubblica nuovi testi, sia in lingua francese sia in inglese, tra cui: *"Le prime descrizioni di scacchi cinesi e Wei-chi"*, il primo libro in una lingua europea tradotto dal cinese. Nel 1897 torna nuovamente in Russia e pubblica un nuovo libro, sempre a Londra, intitolato *"Russia on the Pacific and the Siberian Railway"* con mappe e varie foto, un testo ancora oggi utilizzabile a livello storico.

La sua sagacia non sfugge ai nostri rappresentanti consolari di Pechino, primo fra tutti il Marchese Giuseppe Salvago Raggi, che lo fa nominare nel 1899 Console d'Italia a Macao. Nel 1900, durante la rivolta dei Boxer, sfruttando la sua amicizia con Li Hungchang, si prodiga per il mantenimento della pace nella Cina meridionale. Pochi sanno che la Cina dichiarò guerra all'Italia, ma grazie a Volpicelli l'ordine fu trattenuto da Li Hungchang.

Nel 1904, durante la guerra russo-nipponica, lo troviamo con la nave *Elba*, fra i soccorritori dei marinai russi dell'incrociatore *Varyag*, che si autoaffondò a Incheon, in Corea. Nel 1911, Volpicelli passò di nuovo in Siberia e in Russia. Quell'anno scoppiò una rivoluzione nella Cina e nel 1912, nacque la Repubblica di Cina. Durante quel periodo tumultuoso, divenne un punto fermo per tutti gli Italiani che visitavano l'estremo Oriente.

Nel frattempo dal 1915 al 1919 a sessant'anni, trova il tempo per studiare medicina presso l'Università di Hong Kong e si laurea in ostetricia e ginecologia. Lo stesso anno si ritirò dalle cariche diplomatiche attive. Nel frattempo non rallenta la propria attività di scrittore, pubblica un testo in inglese sulla storia della guerra russo-giapponese, attingendo da fonti originali cinesi e nipponiche.

Traduce la *"Divina Commedia"* di Dante Alighieri in cinese; sembra che lo abbia fatto soprattutto per calare questo capolavoro letterario nella prospettiva del buddismo con l'aldilà. Traduce in cinese il libro di Cesare Beccaria *"Dei delitti e delle pene"*. Il trattato, famoso in tutto il mondo, che condannò la tortura e la pena di morte, venne pubblicato nel 1764 a Milano poi tradotto in francese, inglese e tedesco attraverso numerose edizioni. Un libro che creò una vera rivoluzione nel campo della criminologia.

Dopo aver lasciato la carica di Console a Hong Kong ed essere stato nominato Commendatore dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro, Eugenio Zandoni Volpicelli, uomo religioso e non solo un intellettuale con una mente matematica, parte per una ricerca mistica dell'aldilà e iniziò così una sua nuova avventura, "abbandonandosi" allo studio della religione buddista. Visita vari templi buddisti, che sorgono sui fiumi cinesi, usando una sua piccola imbarcazione, che battezza *'Procida'*, e quando la corrente era troppo forte e pericolosa la faceva trasportare in treno o in nave. Volpicelli visitò il tempio delle "ocche selvagge" e il "tempio del fiore di loto", dove vide incisioni raffiguranti il paradiso buddista e l'inferno. Rilevando una connessione religiosa tra la Cina e il Giappone, decise così di proseguire la sua ricerca sul buddismo in Giappone. Nel febbraio del 1920, Volpicelli dopo aver visitato numerosi templi, tra cui il tempio di "Tiantong" sul Monte Taibai a Ningbo, lasciò la Cina per il Giappone. A Nagasaki si avvicinò al buddismo zen (con il termine zen ci si riferisce a un insieme di scuole buddiste giapponesi, che derivano per dottrine e lignaggi dalle scuole cinesi del buddismo Chàn). A Kyoto, trovò un rapporto scritto nel 934 dal monaco

giapponese Doken, un racconto personale del suo viaggio verso il cielo e l'inferno. Volpicelli vide anche la pittura a scorrimento del cielo e dell'inferno di Nobumi Fujiwara, che lo conquista dopo aver letto la relazione del monaco Eihei Dogen (1200-1253), fondatore della scuola buddista giapponese Zen Soto. Interessante notare che in relazione ai suoi studi sul buddismo, collochi l'anno della morte di Nobumi Fujiwara nel 1265, coincidente con la nascita di Dante, suggerendone la reincarnazione.

Eugenio Zandoni Volpicelli muore nel 1936 e viene sepolto nel cimitero per stranieri a Nagasaki. La sua lapide venne incisa con il suo titolo di "Commendatore dell'Ordine di San Maurizio e Lazzaro", il suo nome, l'anno di nascita e di morte e una croce, segno che rappresenta una chiara indicazione che non si era convertito al buddismo, ma era rimasto cristiano. La sua tomba è stata spazzata via dall'esplosione della bomba atomica caduta su Nagasaki del 9 agosto 1945 e la sua lapide rimase frantumata per circa quindici anni, fino a quando un suo amico cinese, di cui non conosciamo il nome, chiedendo dove fosse la tomba di Volpicelli, trovò i frammenti della lapide e si offrì di pagare il suo restauro. Questa è ancora visibile in un angolo verde del cimitero per gli stranieri di Nagasaki.

Eugenio Zandoni Volpicelli condusse una vita dedita ai viaggi e alla scoperta delle varie realtà, anche di quelle interiori, avvicinandosi con rispetto e curiosità al mondo e ai misteri dell'Oriente. Con un carattere misterioso, eclettico e poliedrico, vegetariano e salutista, era uno spirito libero, che amava così intensamente Dante Alighieri, da impegnarsi a promuovere, con successo, la conoscenza della *"Divina Commedia"* in Oriente.

"L'italiano Volpicelli e i plenipotenziari per la pace in Cina" Disegni di A. Cairoli



Alla ricerca del nostro passato e presente nella Fossa delle Marianne

Pubblicato originariamente sul web-magazine "Ocean 4 Future"

Andrea Mucedola

Un "non proprio attraente" pesce lumaca, appartenente alla famiglia di pesci ossei marini dei Liparidi (*Pseudoliparis swirei*), è il primo essere vivente proveniente dalle profondità estreme dell'oceano, di cui è stato sequenziato il genoma.

La sua mappa genetica sta rivelando la base degli adattamenti, che consentono agli animali di vivere in ambienti ostili come la Fossa delle Marianne, il posto più profondo dell'Oceano Pacifico, generatosi da uno spasmo geologico iniziato 190 milioni di anni fa, quando la crosta terrestre si squarciò e la lava sgorgò dal basso. Come abbiamo descritto in altri articoli, gli oceani nacquero nelle giunzioni instabili nella crosta terrestre dove le placche si separarono, consentendo alla roccia fusa di colmare il vuoto e solidificarsi. La nuova crosta spinse la più vecchia lontano dalla spaccatura, verso il bordo di un continente. Alla fine, la crosta oceanica si fermò nella crosta continentale e, attraverso il processo della tettonica delle placche,

venne riportata in profondità all'interno del pianeta. Negli abissi degli oceani, all'interno di queste spaccature abissali la vita è ancora presente con creature, che si sono nel tempo evolute per poter sopravvivere a quelle condizioni ambientali. Molto c'è ancora da scoprire su questi animali e nuovi strumenti oceanografici disponibili ai ricercatori consentono oggi di scoprire nuove forme di vita e di raccogliere in situ dei campioni. Di fatto le creature abissali devono fare i conti con un ambiente freddo, buio e sottoposto a condizioni fisiche estreme. Al fine di poter determinare quali geni si modificarono per permettere la loro sopravvivenza gli scienziati hanno prelevato dei campioni di questi animali per studiarne il genoma. I risultati della ricerca, pubblicati il 15 aprile 2019 su *Nature Ecology & Evolution*, inerenti un pesce lumaca (*Pseudoliparis swirei*) hanno indicato degli interessanti cambiamenti scheletrici e cellulari che il pesce ha sviluppato nella sua evoluzione per sopportare queste dure condizioni.



Fossa delle Marianne

È il punto più profondo della superficie terrestre, situato ad una profondità compresa tra i 10898 m e i 10994 m sotto il livello del mare. Si trova nell'Oceano Pacifico, in prossimità delle Isole Marianne all'estremità sud della Fossa delle Marianne (11°22'N 142°36'E). La terra emersa più vicina è l'Isola di Fais, una delle isole dello stato di Yap, situata 289 km a sud-ovest e l'Isola di Guam a 306 km a nord-est.

Negli abissi profondi

Gli autori dello studio hanno catturato questi pesci lumaca a circa 7.000 metri di profondità nella Fossa delle Marianne nell'Oceano Pacifico occidentale. Dopo aver sequenziato il loro genoma, il team ha cercato degli indizi che potessero spiegare come uno scheletro fatto di cartilagine e membrane cellulari, che continuano a funzionare anche a grandissime pressioni esterne. Per dare un'idea della pressione a cui sono sottoposti nella Fossa delle Marianne essa è simile a quella che proverebbe qualcuno se l'intero peso

della Torre Eiffel fosse appoggiato sul proprio piede (circa 770 bar).

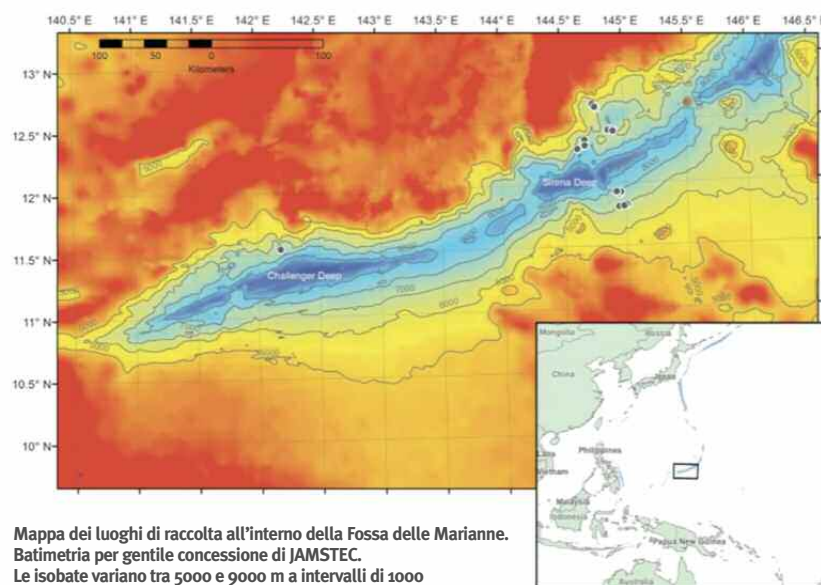
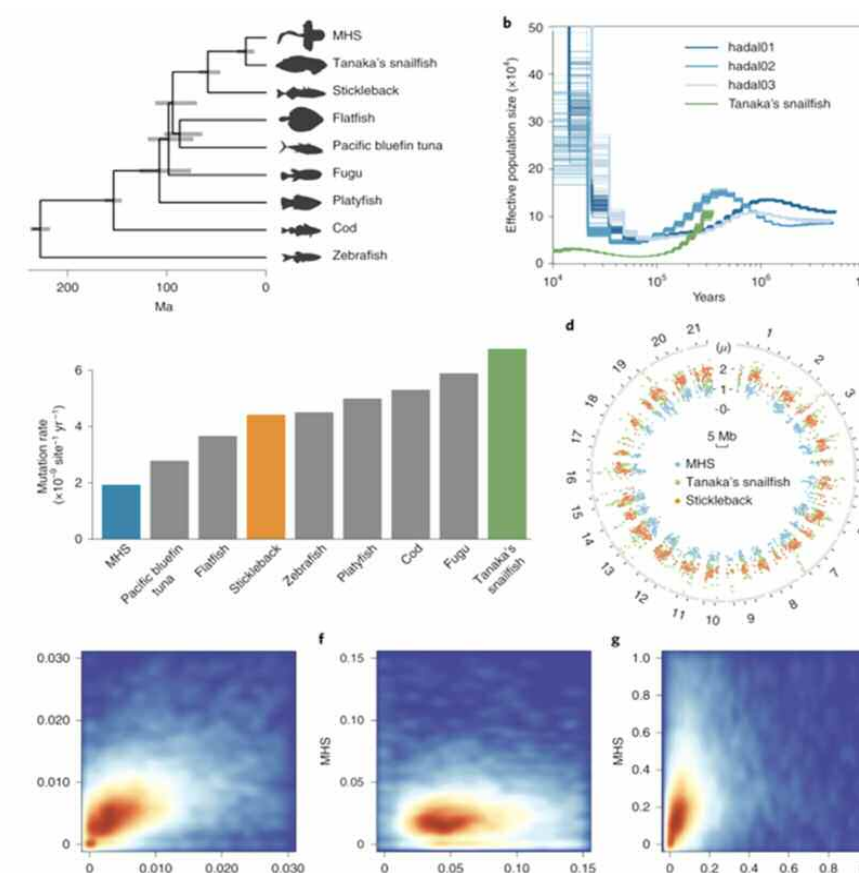
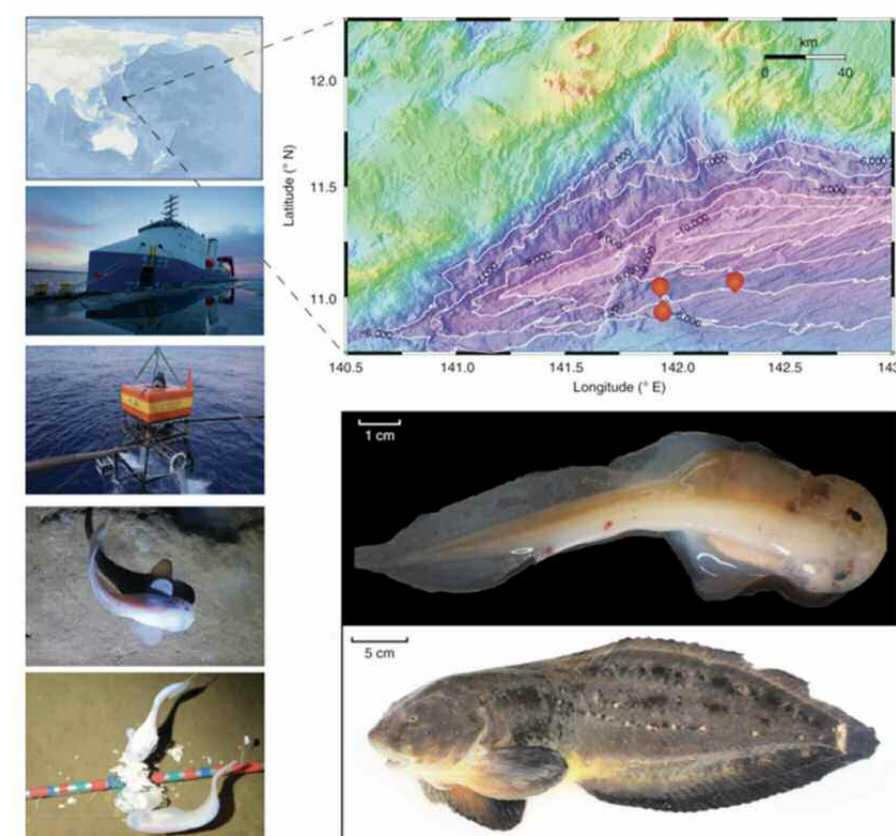
I ricercatori hanno confrontato il DNA del pesce lumaca con quello di un suo parente stretto, il pesce serpente di Tanaka (*Liparis tanakae*), che vive nelle pozze di marea. Le due specie si sono separate da un antenato comune circa 20 milioni di anni fa. L'analisi ha rivelato che vi sono stati diversi cambiamenti genetici nel genoma del pesce legati a un rapido adattamento al mare profondo, dice Shunping He, un ittologo presso l'Accademia cinese delle scienze di Wuhan e co-autore principale dello studio.

Normalmente le alte pressioni nella Fossa delle Marianne avrebbero schiacciato le ossa del pesce ma un gene che ha lo scopo di integrare le ossa (rendendole dure) non è attivo nel pesce. Questo conferma che scheletri cartilaginei sono più tolleranti alle alte pressioni.

Inoltre, è stato scoperto che vi sono state delle modifiche a diversi geni coinvolti nella percezione della luce. In realtà cinque di questi geni sono ancora attivi, suggerendo che il pesce potrebbe avere ancora una capacità residua di vedere. Alcuni gruppi di geni, molti dei quali coinvolti nel metabolismo degli acidi grassi, si

Il pesce lumaca

È il primo animale proveniente dalle profondità oceaniche estreme a ottenere la sequenza del genoma



Mappa dei luoghi di raccolta all'interno della Fossa delle Marianne. Batimetria per gentile concessione di JAMSTEC. Le isobate variano tra 5000 e 9000 m a intervalli di 1000



sono espansi. La presenza degli acidi grassi aiuta le membrane cellulari a rimanere flessibili a grandi profondità, evitando che la pressione possa far diventare rigide e impenetrabili queste membrane. Altri geni agiscono per impedire che le proteine si

pieghino in modo errato sotto gli effetti della pressione.

Lo studio crea anche una base per il lavoro futuro, guardando a come questi pesci si siano evoluti per sopravvivere in ambienti estremi modificando i geni per esplorare i

tratti che controllano. I progressi nelle tecnologie di immersione profonda e di sequenziamento del genoma permettono ora di studiare le basi genetiche dell'adattamento dei vertebrati all'ambiente estremo delle fosse sottomarine.

Sarà interessante vedere se la genetica che sta dietro agli adattamenti dei pesci lumaca sia rappresentativa degli animali nelle profondità abissali degli oceani, o se ogni specie abbia sviluppato il proprio insieme di strategie genetiche per sopravvivere a questo ambiente estremo.

■ ■ ■



Il batiscafo Trieste

È un batiscafo costruito in Italia, progettato in Svizzera e in servizio presso la Marina Militare degli Stati Uniti d'America dal 1958 al 1971.

Si trattava di un'imbarcazione di nuova concezione progettata da Auguste Piccard, con sfera di zavorra solidale allo scafo, cioè non separata e legata alla nave appoggio, e concepita per ospitare due membri d'equipaggio.

Il 23 gennaio 1960 discese fino sul fondo della Fossa delle Marianne conseguendo il record umano di profondità sotto il livello del mare, 10.916 metri, soltanto eguagliato 52 anni dopo quando il regista canadese James Cameron effettuò la discesa in solitaria a bordo del batiscafo "Deepsea Challenger". La sfera pressurizzata originale del batiscafo Trieste è tuttora nell'U.S. Navy Museum di Washington.

L'immersione nella Fossa delle Marianne

Il Trieste partì da San Diego il 5 ottobre 1959 alla volta dell'isola di Guam, per dare inizio al progetto "Nekton" (una serie di immersioni nella profondissima fossa delle Marianne). Il 23 gennaio il "Trieste" raggiunse il punto più profondo della fossa delle Marianne con a bordo Jacques Piccard, figlio di Auguste, e Don Walsh, della U.S. Navy.

Questa fu la prima volta che un batiscafo, con o senza equipaggio, raggiunse quella profondità.

I sistemi di bordo indicarono una profondità di 11.521 m, anche se successivamente questo dato fu portato a 10.916 m,



e misure ancor più precise nel 1995 portarono la profondità a 10.911 m sino a una misurazione definitiva del 2009 pari 10.902 m.

Per portare a termine la discesa ci vollero 5 ore, e i due uomini rimasero nel punto più profondo della crosta terrestre per circa venti minuti. Una volta raggiunta la profondità massima, Piccard e Walsh riuscirono inaspettatamente a rimettersi in contatto con la nave di supporto in superficie con un sistema sonar/idrofono. I messaggi, per percorrere la distanza che separava il Trieste dalla superficie, impiegavano 7 secondi.

I due dell'equipaggio osservarono sul fondo dell'oceano la presenza di sogliole o platasse, che provano l'esistenza di forme di vita anche a questi valori di pressione.

La divisa del marinaio tradizione e praticità

Paolo Giannetti - Socio del Gruppo di Arezzo

Lo avreste mai pensato che le uniformi dei marinai, così simili fra loro, abbiano un'origine comune? Quale è il loro significato? Tante curiosità in merito ai componenti del vestiario di questa particolare divisa

Le uniformi da marinaio presentano caratteristiche di forma simili in tutte le marine del mondo, legate tradizionalmente all'uso che se ne faceva nella marina velica. A parte le differenze di tessuto, in funzione della stagione o delle condizioni meteorologiche presenti, le fogge sono ancora oggi abbastanza simili fra le varie marinere a significare lo stretto legame ancor oggi esistente fra tutti coloro che solcano i mari.

Tradizionalmente le fogge delle tenute dei marinai hanno molti aspetti in comune in

tutte le marine mercantili e militari del mondo, a causa dell'uso specifico che richiedeva praticità e facilità di reperimento dei materiali per confezionarle. A esempio il tipico cappello di paglia, spesso corredato da un nastro, accessorio che rimase in auge per secoli. Il cambiamento avvenne tra il XVIII e il XIX secolo con la creazione di truppe regolari a bordo delle navi, decisione che rese necessaria una maggiore standardizzazione dell'uniforme. Ci sarebbe veramente molto da raccontare, ma oggi parlerò di quelle

in uso nella marina italiana, accennando però ad alcune curiose differenze presenti nelle altre Marine.

Iniziamo dall'alto, con il Berretto

Comunemente chiamata "pizza", per la sua tipica forma schiacciata, è forse l'accessorio più distintivo della divisa da marinaio, talvolta indossato con diverse inclinazioni a seconda della moda del momento.





Marinaio russo



Marinaio tedesco



Marinaio statunitense

Questo copricapo sostituì definitivamente ai primi del '900 il tradizionale cappello di paglia. La forma tonda e piatta non era casuale ed era studiata per ridurre la possibilità che volasse dalla testa in casi di forte vento. Per rinforzare la sicurezza il berretto era (ed è) corredato da un nastrino sottostante. La sua origine potrebbe risalire agli Stati Uniti ed era rigorosamente impermeabilizzato con delle cere per resistere alle intemperie. Sul berretto era col-

locato un nastro nero, che riportava il nome della nave di appartenenza, un'usanza ancor oggi seguita da molte marine. Inizialmente ne esistevano due versioni, l'invernale di color scuro e l'estiva di color bianco, come per le relative uniformi. Nel 1974 la Marina militare italiana abrogò il berretto con fodera nera invernale, sostituendolo prima con quello estivo (con fodera di tela bianca) e poi con quello con copertura di plastica bianca.

Il Solino

Anticamente i marinai imbarcati portavano delle folte chiome e usavano tenere i capelli, spalmati di grasso ("impeciati"), raccolti in codini. Ovviamente il grasso sporcava il dorso delle casacche (dette in gergo "camisacci"), per cui iniziarono a portare sul collo un fazzoletto o un pezzo di stoffa che con il tempo diventò di uso comune tra tutti i marinai del mondo.

Successivamente ai fazzoletti furono aggiunte delle guarnizioni e colori distintivi: nacque, così, il **solino**. Sebbene sia sempre più difficile vedere un marinaio in uniforme per strada, la sua divisa può essere osservata durante la visita a bordo di una nave o nei Comandi a terra della Marina militare e delle Capitanerie di Porto. I marinai italiani hanno sul solino due strisce bianche parallele che corrono lungo tutto il bordo. Il motivo non è chiaro. Una teoria, poco probabile, è che stiano a ricordare due flotte (?) sconfitte in mare, un'altra è che in origine le due bande bianche servissero a riconoscere il marinaio imbarcato (due righe) da quello destinato a terra, che ne aveva una sola; la stessa regola per il numero di bande valeva per il fondo delle maniche.



Marinai inglesi.
Notare le differenze sul solino e sull'uso del fazzoletto.
Ancor oggi il fazzoletto di seta nera, nella marina inglese, scende sul petto a fiocco in segno di lutto per la morte del grande ammiraglio Nelson avvenuta sul ponte della HMS Victory durante la battaglia di Trafalgar, colpito da un guardiamarina francese della nave Redoubtable



Sugli angoli del solino sono presenti le stellette a cinque punte, uno dei simboli della Repubblica Italiana, segno distintivo dello status di militare comune a tutti i membri delle Forze Armate.

Una curiosità...

I solini dei marinai del mondo non sono tutti uguali. Per esempio il solino italiano è di colore blu mentre quello dei marinai statunitensi è bianco. Quello tedesco è di color nero con tre filetti come quello dei marinai inglesi. In particolare per questi ultimi i tre filetti ricordano le tre grandi vittorie di Horatio Nelson: Abukir, Copenaghen e Trafalgar.

Il Cordino

Non ultimo il **"cordino"**, un residuo della cimetta, a cui veniva legato il coltello in dotazione a tutti i marinai. Erroneamente è chiamato da alcuni "lutto di Nazario Sauro", in quanto nacque la leggenda che fosse nato come un tributo al martire della prima guerra mondiale, impiccato dagli austro-ungarici a Pola il 10 agosto 1916. In realtà la sua origine è molto più antica e risale al periodo velico, quando i marinai tenevano sempre a portata di mano un coltello per tagliare vele, sartie e cime varie; per evitare di perderlo e tenere le mani libere, lo tenevano assicurato alla cintura o portato a tracolla con una cimetta (cordino). L'uso del coltello, che nel tempo aveva trovato un diverso alloggiamento nella divisa, fu abolito nel 1925, ma il cordino rimase come parte dell'uniforme, arrotolato nel dovuto modo a un fazzoletto nero piegato "a salsiccia" sul petto. L'origine del fazzoletto sembra derivare dall'uso che ne veniva fatto per le pulizie di cannoni o per fasciarsi... le ferite.

Il Camisaccio

Al di sopra del corpetto bianco, nella parte superiore della divisa ordinaria sia invernale sia estiva, i marinai indossano una camicia a maniche lunghe con scollo a V, con un laccetto dove fissare il fazzoletto con il cordino. A differenza di quella invernale, il camisaccio estivo ha in dotazione fissa il solino, e presenta alle maniche dei polsini. Esso presenta il vantaggio di poter essere sfilato velocemente essendo privo di bottoni o lacci da sciogliere. Sulla manica



Fazzoletto e cordino nella divisa di un marinaio italiano

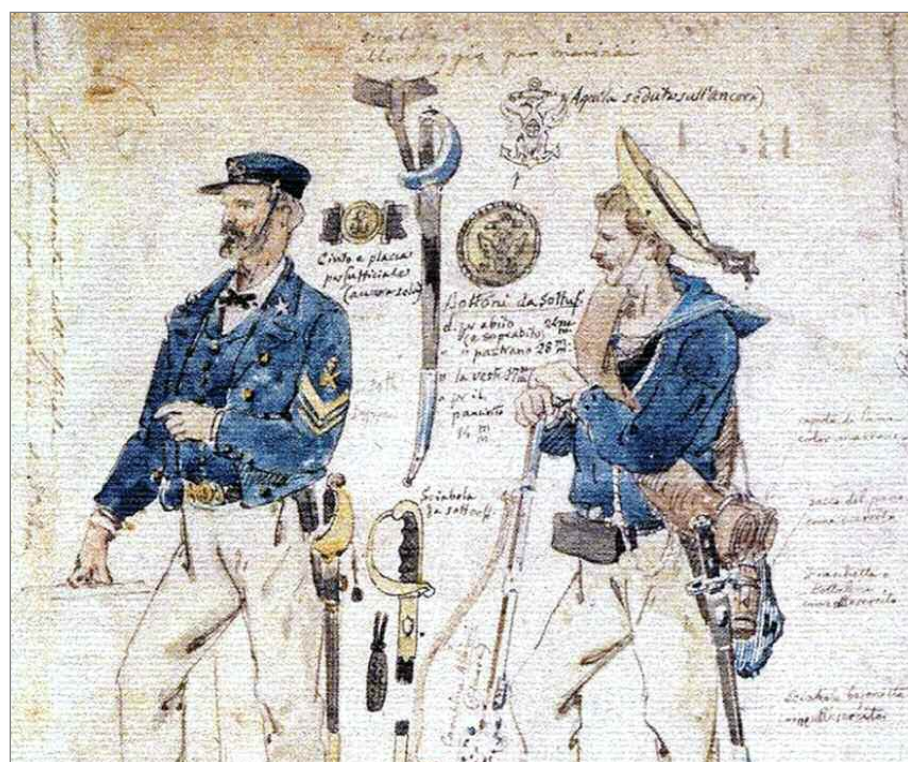


Vecchio camisaccio estivo della Marina Militare Italiana

sinistra in alto sono cuciti i gradi e le categorie di appartenenza del marinaio, che ne differenziano l'impiego a bordo.

Infine i Pantaloni a campana

Guardando dei vecchi filmati, vi sarete forse probabilmente domandati il perché della forma dei pantaloni dei marinai a zampa di elefante. Il tipico taglio dei pantaloni con le estremità "svasate" (ricordate "Corto Maltese") era utilizzato per permettere di arrotolarli senza difficoltà per il lavaggio della coperta, normalmente fatto nella marina velica a piedi nudi. Inoltre, sul davanti, poteva essere aperta una pattina che facilitava l'espletamento delle... funzioni organiche. Si sa, su una nave tutto era più complicato e ai tempi della marina velica molti dei bisogni erano fatti nella delfiniera a prora e, quindi, ridurre cinture e bottoni rendeva più facile la svestizione. Oggigiorno i vecchi e comodi pantaloni con la pattina centrale sono stati sostituiti da quelli più moderni dotati di zip e bottoni... e la caratteristica foggia è stata ormai abbandonata.



Uniformi dei marinai della Regia Marina Italiana.
Da sinistra, tenuta di lavoro, ordinaria estiva al centro e ordinaria invernale a destra



40 marinai in mezzo alla campagna

Noi Ma/Sdi di Cesano del 1°/55

Alberto Longoni - Socio del Gruppo di Menaggio

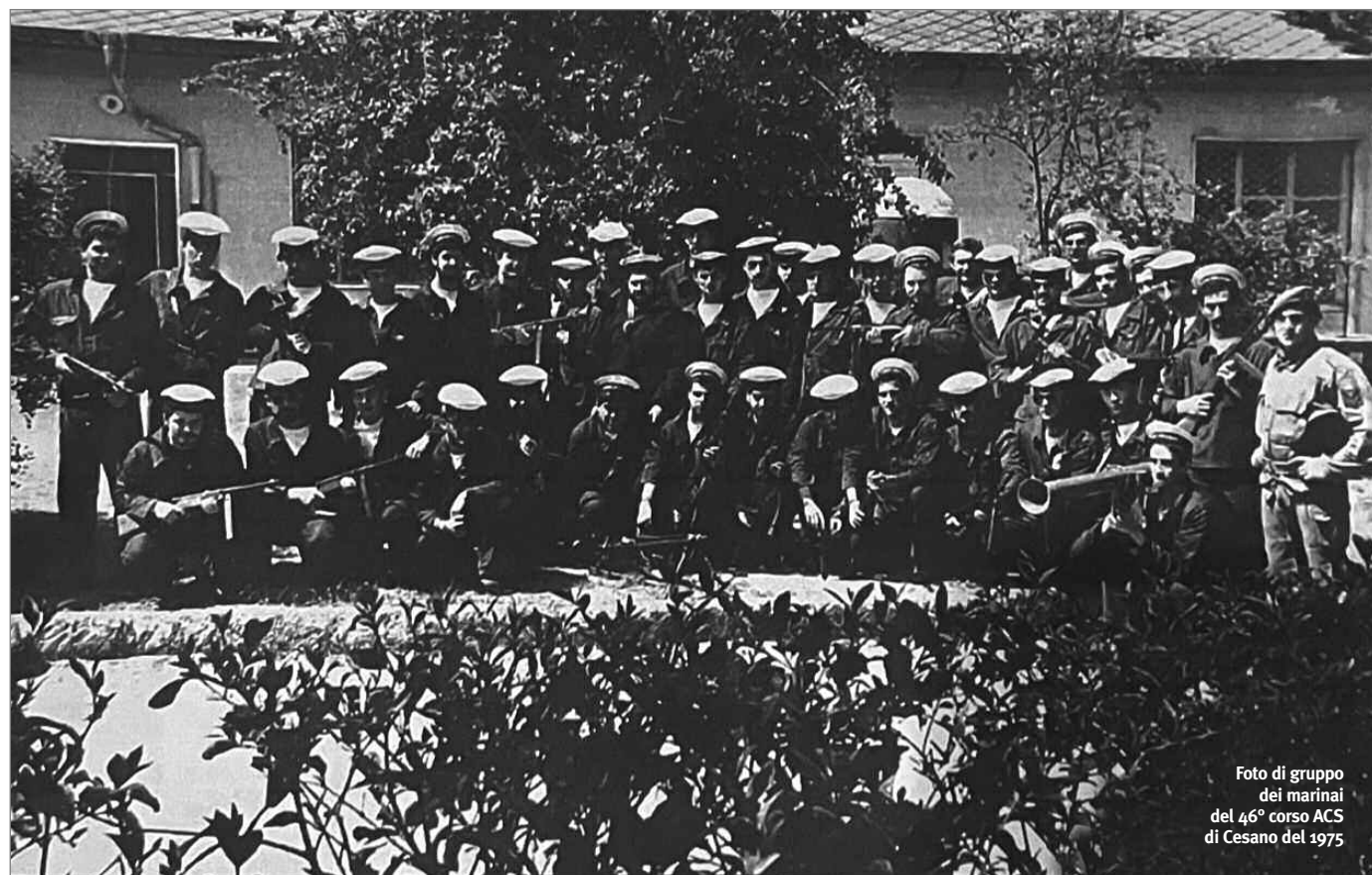


Foto di gruppo
dei marinai
del 46° corso ACS
di Cesano del 1975

Ma/Sdi - Marinai di terra nella funzione di servizio difesa installazioni. Vorrei raccontare la nostra storia, perché 45 anni dopo il nostro servizio di leva c'è stata una bellissima svolta che ha rallegrato, e spero che continui a farlo, la nostra vita.

Nel gennaio 1975 siamo stati chiamati a La Spezia per svolgere il nostro servizio di leva e dopo un inquadramento (essendo tutti diplomati anche in diverse specialità) si è formato un plotone di quaranta giovani e siamo stati inviati a Cesano di Roma nella scuola di fanteria per seguire il 46esimo corso ACS (Allievi di Complemento Sottufficiali) in febbraio. Eravamo un po' di tutte le regioni d'Italia ma specialmente del Sud (Sardegna e Campania). In pochissimo tempo eravamo diventati tutti amici e fraternizzavamo con il comandante del nostro plotone (il sottotenente di fanteria Carlo Sansone) che aveva il compito di guidarci. Se non fosse stato per la lontananza da casa (io provenivo dalla Lombardia) i tre mesi che abbiamo passato insieme per il corso sono stati relativamente di allegria e cameratismo. Il centro era

molto bello, i corsi non erano asfissianti, si andava a sparare e a impraticarci con tutte le armi (sarebbe stato il nostro successivo utilizzo). Era il periodo in cui sulla linea ferroviaria che attraversava l'Italia, specialmente in Toscana, si susseguivano attentati ai treni (vedi Italicus nell'agosto 1974) e la situazione non era delle migliori. Questo inciso servirà a capire cosa ci sarebbe successo in seguito. Finito il corso (promossi tutti sottocapo), all'inizio di maggio ci comunicarono il trasferimento ad Arezzo senza altre informazioni. Arezzo, centro Italia? Cosa c'entravano i marinai? Lo abbiamo capito all'arrivo nella Caserma di fanteria Cadorna BAR (Battaglione Addestramento Reclute) di Venezia dove, insieme a paracadutisti, (destinati assieme a noi al compito di sorveglianza della linea ferroviaria) siamo stati inquadrati nel "Gruppo Cima" appositamente formato sotto la guida del colonnello dei paracadutisti Vladimiro Rossi. Il nostro Comandante era un Tenente di Vascello del battaglione S. Marco che aveva la responsabilità di noi Ma/sdi. ed era supportato da un gruppo di sottufficiali incursori del Varignano in tenuta mimetica e armati di tutto punto.

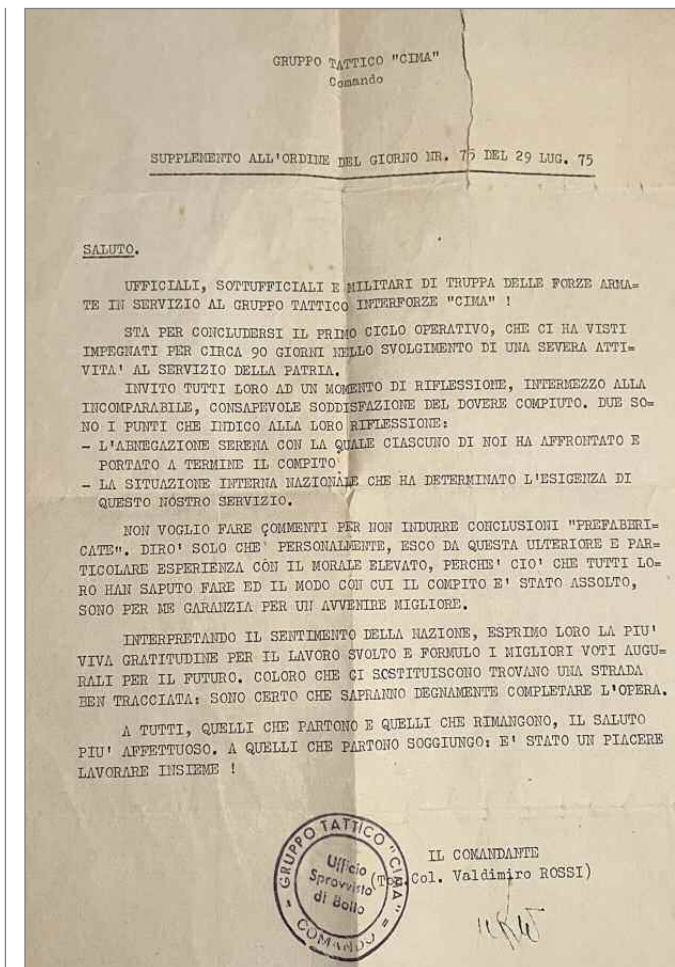
L'aria era cambiata di colpo e subito il giorno dopo al nostro arrivo siamo stati trasportati sui CL (Camion Leggeri) e CM (Camion Medi) lungo la linea ferroviaria, sui cavalcavia, alle entrate e uscite delle molte gallerie della linea ferroviaria da Chiuse ad Incisa Valdarno. Due marinai e due parà ogni postazione, "FAL" imbracciato e radio al collo venivamo lasciati per otto ore di guardia, di giorno o di notte e dopo avevamo un giorno di riposo e libera uscita. Questi sono stati tre mesi molto duri, caldo atroce di giorno in tutta mimetica e anfibi, freddo di notte nei sacchi a pelo con una tenda montata a due metri dalla ferrovia che si alzava ad ogni passaggio degli innumerevoli treni che percorrevano la dorsale italiana. Inoltre ispezioni continue degli incursori e dei vari comandanti per cui bisognava stare molto all'erta.

Però possiamo dire una cosa: dalla presenza del "Gruppo Cima" non si sono più stati attentati sulla linea ferroviaria, non so se per merito nostro o per altri motivi politici, di fatto la soluzione aveva funzionato e noi avevamo avuta la scuola sul campo oltre a intensificare la nostra amicizia di gruppo. Finalmente ad agosto venimmo sostituiti da altre forze e dopo una breve licenza fummo trasferiti alle destinazioni previste per i "Serg. D" alla difesa installazioni.

Non voglio annoiare ma solamente dire che noi 40 venimmo trasferiti a piccoli gruppi nelle diverse destinazioni. Io venni mandato con altri cinque "Ma" (Napolitano Pellegrino, Tudisco, Sodano, Gargiulo e Brambilla) a Ponte Galeria (vicino a Roma) dove esisteva una stazione di ascolto, altri a Taranto, in Sardegna, a La Spezia e altri luoghi. Così facendo ci siamo persi di vista ma intensificato l'amicizia con i rimasti. A Ponte Galeria avevamo la guida dei marinai comuni di stanza nella base e una volta diventati sergenti il tempo passava relativamente tranquillo.

Il periodo di leva in quell'anno e nel successivo era di venti mesi in marina e alla nostra età sembrava eterno. Per motivi di salute di mio papà, in quel tempo avevo 24 anni, dopo 16 mesi di militare riuscii ad avere un pre-congedo e a ritornare al mio precedente lavoro in una multinazionale. Da allora ci eravamo persi tutti di vista e di contatti.

Passati 45 anni, una mattina ricevo nella mia casa di Tremezzina (Co) una strana telefonata: una persona chiedeva di me da Napoli. Con grande piacere e sorpresa sento la voce di un mio ex



Lettera di ringraziamento del Comandante del "Gruppo Tattico Cima",
Ten. Col. Vladimiro Rossi, a termine missione

commilitone (Sessa) che chiede se conosco un certo Longoni Alberto che era in marina con lui. Inutile dire la sorpresa. Luigi Sessa mi racconta che sta cercando tutti i componenti del Gruppo Ma/sdi per ristabilire i contatti e metterci tutti in WhatsApp. Era già riuscito a trovare quasi tutti i componenti dopo centinaia di telefonate e ricerche in tutta Italia.

Ovviamente ho aderito immediatamente alla bella iniziativa e a poco a poco il Gruppo si è riformato tutto (tranne purtroppo i cinque che non sono più tra noi). È stato rintracciato anche uno di noi negli Stati Uniti dove risiede e lavora, che si è unito immediatamente al Gruppo. Per completare il quadro sono stati rintracciati anche tutti gli ufficiali di fanteria, istruttori e coordinatori del 46esimo corso ACS a Cesano, e anche loro adesso fanno tutti parte della nostra iniziativa (un generale compreso).

Con WhatsApp ogni giorno è un susseguirsi di notizie, informazioni da ogni parte d'Italia, ricordi dei bei tempi (ora di tempo ne abbiamo perché siamo tutti pensionati con figli e nipoti vari).

Appena usciremo da questo brutto periodo di emergenza da Covid-19 sicuramente si farà una riunione di tutti.

Il motto del nostro giornale Marinai d'Italia "Una volta marinaio... marinaio per sempre" è molto indicato alla piccola storia che ho appena raccontato.

Alberto Longoni

Diplomato perito meccanico. Servizio militare in Marina e congedato con il grado di sergente Ma/Sdi.

Ha lavorato per 40 anni prima come impiegato fino a diventare quadro direttivo nella multinazionale ABB (sede di Lenno), come responsabile della produzione di valvole di regolazione, e dopo la pensione, 5 anni come collaboratore esterno di una Società produttrice di valvole di Bari. Insignito "Maestro del lavoro" nel 2008 dal Presidente della Repubblica Napolitano. Iscritto da molti anni al Gruppo marinai di Menaggio "G. Danieli" ed ora Presidente dei Sindaci del Gruppo stesso.



“Segui una rotta sicura” dagli albori ai giorni nostri

Nicola Guzzi - Presidenza Nazionale e Socio del Gruppo di Roma

Con l'arrivo del 2021 si è concluso il decennio di attività della campagna informativa ANMI, denominata “Segui una rotta sicura” sulla sicurezza stradale e in mare svolta dallo scrivente, in qualità di coordinatore.

La campagna è nata nella sede di Roma; nel 2000 lo Stato Maggiore della Marina segnalava che le statistiche annuali, riferite al personale della Forza Armata, avevano registrato un elevato numero di incidenti stradali con, purtroppo, molte vittime tra Ufficiali, Sottufficiali e personale Militare.



Il Capo di Stato Maggiore della Marina pro-tempore, Ammiraglio di Squadra Umberto Guarnieri, estese una comunicazione agli Alti Comandi, perché fossero adottati provvedimenti atti a sensibilizzare il personale dipendente. Il titolare del Comando Marina della Capitale, l'allora Ammiraglio di Divisione Mario Host, mi diede quindi l'incarico (allora ero Capitano di fregata e comandante in 2^a della Caserma “Grazioli Lante”), perché preparassi un progetto idoneo per tale esigenza. Comprendendo la particolare e delicata materia da sviluppare, avviai una serie di contatti, interfacciandomi con vari Enti quali il Ministero dei Trasporti, la R.A.I., il Comando Sanitario della Marina a Roma e l'Ufficio *Immagine e promozione* della Marina presso lo Stato Maggiore.

Venne approntato un elaborato, della durata di circa un'ora, idoneo a soddisfare tale esigenza e a stimolare le attenzioni dell'auditorio, composto in maggioranza da giovani. La conferenza, della quale ero il relatore, era articolata, su supporto *audiovisual*, con brevi filmati e testimonial dal vivo. Questi ultimi descrivevano momenti reali vissuti dalle persone e riferiti a incidenti stradali, a cui avevano assistito, occorsi a loro o a propri familiari; partecipava, altresì, un medico per illustrare i consigli clinici. La prima conferenza è stata presentata nel teatro della caserma “Grazioli Lante”, a favore del personale militare e civile del Comando Marina della Capitale; ricordo che ricevetti la sensazione netta di un riscontro positivo.

Nel 2003 l'Ammiraglio Ispettore Nicola Bergantino assunse il Comando Marina della Capitale; ritenendo pienamente rispondente alle esigenze l'attività svolta in precedenza dal sottoscritto, estese ai vari Dipartimenti territoriali della Marina la possibilità di



“ospitare” questa attività informativa. La Campagna “Segui una rotta sicura” si proiettò, pertanto, al di fuori del “porto” di Roma. Il riscontro è continuato in maniera positiva e, su richiesta, la presentazione è stata estesa anche alle altre Forze Armate, agli Istituti scolastici, da quelli dell'infanzia ai Superiori. In alcune Scuole Primarie e Medie della Puglia, in particolare, gli alunni hanno preparato degli elaborati con le loro riflessioni sul-



l'attività svolta, a testimonianza del coinvolgimento loro e di quello dei docenti. In occasione della chiusura dell'anno sono stati consegnati attestati di benemerita ad alunni e alunne meritevoli. Ricordo con piacere che anche il cantante Albano Carrisi, a Cellino San Marco (BR), ha partecipato a una conferenza nella scuola da lui all'epoca frequentata e ha rivolto raccomandazioni ai giovani studenti.

A seguito del protocollo d'intesa stipulato con la Federazione Nazionale Nuoto la presentazione, oltre a trattare la sicurezza sulla strada è stata ampliata includendo anche quella in mare (intesa come salvaguardia e prevenzione per i bagnanti e diportisti negli specchi d'acqua lungo la costa e nelle piscine).

Come detto in precedenza, nel corso dell'ultimo decennio la conferenza è stata presentata anche a livello interforze, in particolare presso la Brigata Meccanizzata Aosta (EI) a Messina, la Scuola di Cavalleria (EI) a Lecce, la Brigata Folgore (EI) a Pisa, il Comando Aviazione Leggera dell'Esercito e quello di Vigna di Valle (AMI), entrambi a Bracciano (RM).

Ma anche presso varie Associazioni Culturali e sedi degli Scout. Per quanto concerne, invece, l'ambito della Marina la presentazione della campagna è stata svolta presso i seguenti Comandi:



Scuola Sottufficiali di Taranto e La Maddalena, Stazione Aeromobili di Grottaglie (TA) e Elicotteri di Luni (SP) e Catania, Comando in Capo della Squadra Navale (foto 16), Brigata Marina Anfibia, Base Navale di Taranto, Ufficio Allestimenti navali a La Spezia e Nave *Garibaldi*.

La Campagna "Segui una rotta sicura" è stata ovviamente presentata durante i Raduni Nazionali ANMI di Gaeta, Ravenna e Salerno. In tali circostanze è stata promossa una giornata sulla sicurezza in mare, coinvolgendo a pieno titolo federazioni e associazioni, che operano per la sicurezza in mare, alla quale hanno partecipato numerosi studenti degli Istituti scolastici di quelle città, illustrando loro consigli e suggerimenti per la prevenzione e la sicurezza in mare.

All'interno del progetto e in collaborazione con il Comando Marina della Capitale, è stato altresì organizzato il corso (una giornata) presso il centro di Guida Sicura di Vellelunga (RM): ad alcune dimostrazioni teoriche e pratiche hanno partecipato autisti militari e rappresentanti soci dei Marinai d'Italia. L'Alto Comando ha ritenuto il corso rispondente alle esigenze del proprio personale e quanti hanno partecipato erano molto soddisfatti per l'opportunità loro fornita di acquisire una maggiore esperienza nel campo professionale sulla sicurezza nella guida.



Dal 2006 sono componente della "Consulta del Sicurezza Stradale Nazionale" e partecipo ai convegni a livello nazionale e internazionale inerenti il ramo della sicurezza stradale, rappresentando la Marina e il nostro sodalizio.

Le informazioni acquisite nei convegni e nei successivi dibattiti mi consentono, quindi, di essere sempre aggiornato in merito. Il Presidente Nazionale pro-tempore, l'Ammiraglio di Squadra (r) Paolo Pagnottella, durante i suoi mandati, ha caldeggiato la campagna



Studenti al Raduno Nazionale dell'ANMI di Salerno



L'ammiraglio di divisione Pierluigi Rosati dona il crest dell'Istituto al C.V. Guzzi

che difatti è stata inserita tra i compiti d'Istituto dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia.

Il Presidente Nazionale, l'Ammiraglio di Squadra (r) Pierluigi Rosati, aveva già conosciuto la campagna "Segui una rotta sicura" quando era al comando dell'Accademia Navale; ricordo che alla presentazione dispose per la partecipazione degli allievi, del personale dei quadri dell'Accademia e di rappresentanze delle autorità civili e militari della città di Livorno. Anche in questa sua nuova veste egli si è espresso maniera positiva sul proseguimento della campagna assicurando la sua collaborazione.

La modalità di illustrazione, articolata su brevi filmati e proiezione di *slide* sulle tematiche aggiornate, commentate dal sottoscritto, consente all'auditorio di focalizzare le norme in vigore attirando in particolare l'attenzione sugli avvenimenti e precauzioni da seguire. L'interesse e l'attualità degli argomenti trattati, anche grazie all'esperienza nella comunicazione acquisita nel tempo, mi consentono di coinvolgere empaticamente i presenti. Il programma della campagna è ovviamente diversificato e adeguato a seconda se presentato presso i Comandi Militari o gli Istituti scolastici (in più diversamente articolato in base all'età degli studenti).

Gli argomenti trattano le problematiche attuali della sicurezza stradale (in particolare le tematiche sulle droghe, l'alcool e le conseguenze che provocano con la loro assunzione e con l'abuso) e in mare.

Nell'ambito di questo ultimo decennio ritengo che la campagna "Segui una rotta sicura" abbia contribuito ad abbattere il numero di decessi per incidente: infatti, dei 4.114 morti nel 2010 siamo passati alla metà dello scorso anno.

Se il risultato è positivo è forse anche grazie alle 218 conferenze tenute, in questo arco temporale, presso i vari Istituti scolastici, dove ho riscontrato numerosi consensi da parte dei Dirigenti Scolastici incontrati che, riconoscendo l'importanza del messaggio educativo e formativo destinato ai giovani, hanno continuato a inserire la "campagna" nei programmi ministeriali.

Anche le 125 conferenze effettuate presso i vari Comandi Militari, credo, possano essere risultate utili (i Titolari hanno sempre espresso positivi consensi per l'attività rivolta verso i militari più giovani e al personale della Marina soggetto in particolare al fenomeno del pendolarismo).

Nel corso del 2020 e sino al 4 di marzo l'attività è stata svolta regolarmente; successivamente, a causa del "Covid-19", è stata sospesa. Ho, comunque, partecipato a 8 convegni online, a livello nazionale, e ho altresì preso contatto con i Comandi della 1^a e 2^a Divisione Navale, con la Brigata Marina Anfibia per avviare l'attività appena le condizioni lo permetteranno. Dal mese di novembre l'attività della campagna è ripresa con 9 conferenze online, svolte impiegando la piattaforma web delle scuole.

Nell'ambito dell'ANMI tantissimi sono stati i Gruppi che mi hanno supportato e che continuano a farlo con grande disponibilità. Vorrei, quindi, qui ricordare coloro che si sono distinti particolarmente per avermi supportato in questi oltre 10 anni: i soci Filippo Bellantoni e Mario Dolci, Cosimo Errico, Italo Poso, Carmine Manna, Giuseppe De Simone e Renato Montemurri.

La peculiarità della Campagna "Segui una rotta sicura" è nella sua originalità e nella modalità di inviare il messaggio ai più giovani. Avviene in maniera agile e snella con messaggi forti, che possano penetrare nella coscienza del singolo e in quelle dell'auditorio per far sì che i giovani, in particolare, adottino una guida prudente e coscienziosa. Vengono presentati consigli su come assumere uno stile di vita, che possa consentire di guidare l'auto in modo da prevenire l'incidentalità.

L'attività proseguirà nel corso del 2021, per portare il messaggio importante della prevenzione sul territorio nazionale (online e, appena le condizioni dell'emergenza sanitaria in atto lo consentiranno, nuovamente dal vivo). Ho in programma di prendere contatti con il centro di Guida Sicura per programmare i corsi per il personale della Marina Militare e stipulare un protocollo per consentire agevolazioni anche al personale della Forza Armata, dei Soci ANMI e dei loro familiari.

L'attività che svolgo con entusiasmo, ma anche con l'umiltà che caratterizza noi marinai, nobilita l'ANMI; rappresenta un messaggio importante per la prevenzione e la salvaguardia della vita. La "mission" è duplice: abbattere l'incidentalità stradale, in allineamento con la prospettiva della Comunità Economica Europea, dimezzandola entro il 2030, e sensibilizzare il pubblico in merito alla prevenzione delle morti per annegamento, che ogni estate si aggirano a ben 500 vite umane. E come è riportato sul logo della Campagna "Segui una rotta sicura" **Ricordate che la vita è un sorriso!**



La "mission" è duplice: abbattere l'incidentalità stradale, in allineamento con la prospettiva della Comunità Economica Europea, dimezzandola entro il 2030, e sensibilizzare il pubblico in merito alla prevenzione delle morti per annegamento, che ogni estate si aggirano a ben 500 vite umane. E come è riportato sul logo della Campagna "Segui una rotta sicura" **Ricordate che la vita è un sorriso!**

Le parole del Capo

Michele Cosentino - Consigliere Nazionale Lazio Settentrionale e Centro Studi di Strategia e Geopolitica Marittima (CESMAR)

Seguendo una tradizione ormai consolidata, all'inizio del 2021 il Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra Giuseppe Cavo Dragone, ha reso noto le "Linee guida" per il nuovo anno, in cui ricorre il 160° anniversario della Forza Armata, con l'auspicio di dimenticare le "tribolazioni" di quello appena concluso.

Il documento si apre con il concetto di "marittimità", che deve essere inteso anche come l'essenza marittima nazionale e il legame profondo con il mare che entra prepotentemente nella vita del Paese, condizionandone le scelte economiche strategiche, orientando lo sviluppo e mantenendo un ruolo importante nella stessa cultura.

La Marina si pone l'obiettivo nel 2021 di assicurare la piena operatività dello strumento marittimo, contribuendo alle eccellenze industriali nazionali e alla ricerca e sviluppo tecnologico, senza dimenticare di consolidare e diffondere la cultura marittima, che deve essere un punto di forza per un Paese come il nostro proiettato sul mare.

Da un punto di vista operativo assume particolare rilievo la traversata atlantica della portaerei *Cavour*, che all'inizio del 2021 è stata dislocata negli Stati Uniti per ottenere la certificazione all'impiego dei velivoli da combattimento di 5ª generazione, quei famosi F-35B, che anche la stampa quotidiana ha fatto conoscere all'opinione pubblica italiana e che consentono alla Marina Militare di compiere un ulteriore salto di qualità nel settore delle operazioni aeronavali.

Per inciso si ricorda che proprio a febbraio 2021 è ricorso il 30° anniversario della costituzione del Gruppo Aerei Imbarcati, di cui l'antesignano fu allora Capitano di Corvetta Cavo Dragone. Tale certificazione rappresenta soltanto un tassello di un

percorso di crescita continua e duratura e che comprende anche altri obiettivi da raggiungere nei prossimi mesi e anni, così da consentire alla Marina Militare di operare in maniera sempre più efficace in autonomia e in sinergia con altre Marine militari amiche e alleate.

Oltre alla campagna operativa della portaerei *Cavour*, l'attività in mare avrà un'ampia proiezione internazionale e riguarderà tutto il Mediterraneo Allargato. Il 2020 è stato per la Marina un anno molto denso d'impegni, aggravati dalle difficoltà legate a un'emergenza sanitaria che la Forza Armata è stata, comunque, in grado di affrontare con efficacia al suo interno e all'esterno, fornendo un contributo importante. Sotto il profilo operativo, il 2021 non sarà da meno. Le turbolenze in atto nei diversi scacchieri marittimi d'interesse dell'Italia impongono alla Marina Militare di essere sempre pronta a svolgere le sue missioni istituzionali, prima fra tutte la presenza e la sorveglianza avanzata, propedeutiche per intervenire prontamente in situazioni di crisi e di conflitto. Il Mediterraneo sarà l'epicentro di operazioni condotte dalle unità della Marina Militare in autonomia e congiuntamente con quelle di altre Nazioni Nato e dell'Unione Europea e di altri Paesi anche geograficamente estranei al Mare Nostrum, come già accaduto e più volte in passato.

Gli impegni del 2021 saranno in un certo senso "arricchiti" dal ruolo fondamentale che la Marina Militare sarà chiamata a svolgere con la lungamente attesa istituzione di una Zona Economica Esclusiva italiana oltre il limite esterno delle acque nazionali, zona in cui sarà necessario svolgere operazioni di presenza, vigilanza ed eventuale intervento, a tutela della sovranità e degli interessi del Paese. Ma se la presenza della Marina Militare sarà ancora una volta ricca di iniziative nei mari adiacenti la Penisola e all'interno del Mediterraneo (confermata la presenza a Tripoli di un'unità navale), le aree marittime esterne al bacino faranno anch'esse da palcoscenico per operazioni di primaria importanza, dal Golfo di Guinea al Golfo Persico, dall'Oceano Indiano al Mare del Nord, con la partecipazione di un numero sempre crescente di unità navali, spesso in azione nell'ambito di formazioni navali multinazionali e di iniziative militari marittime internazionali. Abituati ormai da oltre mezzo secolo a ope-



Piloti della Marina Militare in addestramento negli Stati Uniti con un velivolo F-35B dell'Aviazione Navale italiana (Maristat)



La fregata *Federico Martinengo* in azione nel Golfo di Guinea assieme all'Expeditionary Sea Base *Hershel Williams* dell'US Navy e a un pattugliatore costiero ghanese (Maristat)

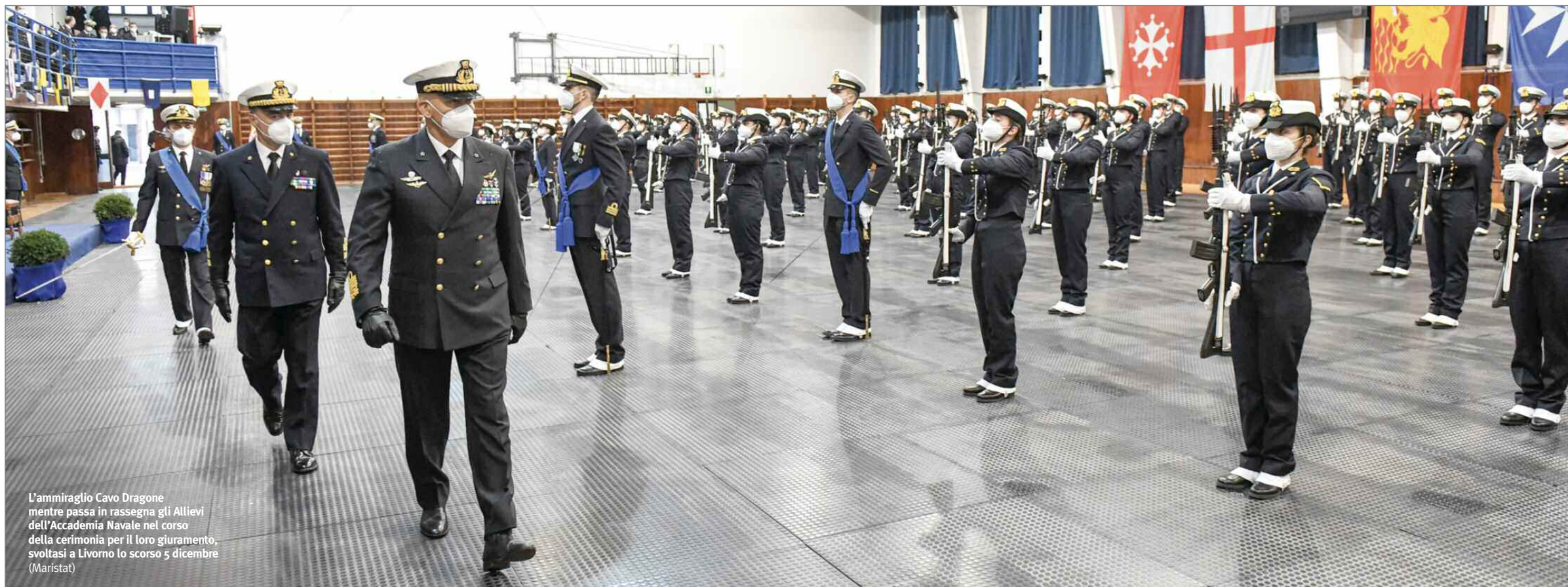
rare nell'ambito della NATO, uomini, donne, unità navali e aeromobili della Marina Militare sapranno facilmente dimostrare, ancora una volta, la loro professionalità in un anno come il 2021 ancora denso di impegni internazionali soprattutto all'esterno del Mediterraneo, sempre più allargato e sempre più infinito. Si prevede, infatti, che le navi della Marina Militare torneranno a operare in Golfo Persico nell'ambito di un dispositivo navale di matrice europea, nel Golfo di Guinea, regione al momento assai colpita dalla pirateria marittima e dove importanti sono gli interessi nazionali, e al largo del Libano, pure questa un'area di valenza strategica per assicurare il mantenimento di durature condizioni di stabilità necessarie anche all'utilizzazione delle risorse energetiche ivi presenti.

È chiaro ed evidente che la diversificata moltitudine di operazioni e d'impegni, a cui la Marina è chiamata a partecipare, implica un'esigenza ineludibile di adeguamento, rinnovamento e potenziamento dei mezzi e delle strutture di comando: basti pensare che la missione nel Golfo di Guinea dovrebbe avere una durata di otto mesi. Diverse iniziative per rafforzare la Marina Militare sono state già avviate, per esempio i vari programmi per la costruzione di nuove unità di superficie e sabbacquee, di unità specialistiche e di mezzi e sistemi finalizzati anche a potenziare le capacità di proiezione di potenza dal mare verso il territorio, peculiarità che solo la Marina può esprimere e migliorare progressivamente nel tempo: in tale settore, vanno ricordate le costruzioni di due fregate classe "Bergamini", di altrettanti

il Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra Giuseppe Cavo Dragone

sottomarini di nuova generazione (per rinnovare le forze subacquee con battelli a elevato contenuto tecnologico, di produzione nazionale), del rifornitore polivalente di squadra *Vulcano* e dei nuovi pattugliatori polivalenti d'altura classe "Thaon di Revel", nonché la finalizzazione dei progetti delle Unità designate a sostituire buona parte di quelle attualmente in servizio. Tutte le componenti specialistiche saranno oggetto di rilevante attenzione. Si ricorda, nell'ambito della valorizzazione del concetto di proiezione dal mare in atto nell'Alleanza, lo sviluppo di capacità da sbarco a livello di brigata. Comsubin, attraverso l'ammodernamento delle infrastrutture e la crescita nel settore della medicina subacquea e di combattimento, dovrà confermare la propria leadership in campo interforze, inter agenzia e internazionale. Per la componente subacquea è prevista la realizzazione del Centro Sperimentazione Sommergibili con la creazione di un Centro Analisi Acustica e di una Centrale operativa.

Particolare attenzione è rivolta alla funzione logistica, che dovrà essere razionale, agile e finalizzata ad assicurare il massimo supporto allo Strumento navale. Naturalmente, la funzione logistica non deve essere vista unicamente come la pronta disponibilità di combustibili, pezzi di rispetto, viveri e quant'altro ma dev'essere incardinata in un contesto logico e sistematico di cui fanno parte le manutenzioni, il buon funzionamento delle infrastrutture e, soprattutto, la razionalizzazione di tutte le procedure organizzative affinché uomini, donne, navi di superficie, sottomarini, mezzi speciali e aeromobili possano



L'ammiraglio Cavo Dragone mentre passa in rassegna gli Allievi dell'Accademia Navale nel corso della cerimonia per il loro giuramento, svoltasi a Livorno lo scorso 5 dicembre (Maristat)

funzionare con la massima efficienza, senza ritardi e ovunque sia necessario. Considerando anche un'evoluzione dottrinale e culturale nel campo della logistica militare marittima, l'obiettivo principale del Comando Logistico della Marina Militare per il 2021 sarà, quindi, incentrato sull'ottimizzazione di tutti i settori relativi al supporto tecnico-logistico delle for-

ze aeronavali, applicando in maniera sempre più diffusa le metodologie di ingegneria logistica e conseguendo una significativa riduzione dei costi della vita operativa e un incremento della disponibilità operativa di unità navali, sottomarini, aerei, elicotteri e quant'altro.

Il patrimonio infrastrutturale, nel suo complesso, subirà un deciso cambio di passo a livello di potenziamento, ammodernamento e con maggior efficienza, che interesserà anche la Stazione Navale Mar Grande (la prima tra le opere del programma "Basi Blu").

Il personale è stato, è e sarà sempre il pilastro fondamentale della Marina. Sono uomini e donne, che risentono della drammatica contrazione attuata in virtù di una legge risalente a circa dieci anni fa e che oggi, oggettivamente, non rispecchia più quello di cui la Marina e l'Italia hanno effettivamente bisogno. Il problema del personale è serio, per vari svariati ordini di motivi, e se non vi si pone rimedio c'è - riprendendo le medesime parole dell'Ammiraglio Cavo Dragone - il rischio di compromettere la piena operatività della Marina Militare, perché si andrebbe incontro

a un progressivo e inesorabile decadimento di specifiche esperienze e professionalità, maturate in decenni di attività in mare e difficilmente recuperabili una volta perse. In breve, Ufficiali e Sottufficiali esperti e professionalmente capaci sono costretti a lasciare il servizio e sarà molto difficile, se non impossibile, reclutarne e formarne altri con le medesime caratteristiche professionali. Durante lo scorso anno, i Vertici della Marina hanno ribadito con forza l'inadeguatezza della legge di cui si è accennato sopra a fronte di quello che è necessario oggi e che sarà soprattutto necessario domani. Si spera che i lettori del Giornale consentiranno a chi scrive una breve riflessione su questo punto: la legge, risalente al 2012, prevede che entro il 2024, la consistenza della Marina Militare scenda a 26.800 uomini e donne. Ebbene, oggi l'Italia è diventata una Nazione appartenente a pieno titolo al G7, con interessi sparsi un po' ovunque nel mondo e le sue Forze Armate, la Marina in primis, sono chiamate a tutelare. In sostanza si impone una profonda revisione della legge, che consenta di adeguare correttamente le risorse umane alle esigenze

istituzionali e far sì che il personale possa operare serenamente.

Si intende sostenere il fattore motivazionale degli uomini e delle donne della Forza Armata anche sotto l'aspetto economico con idonee iniziative volte al miglioramento di alcuni peculiari istituti retributivi, specialmente nel comparto operativo.

Un ruolo significativo avrà l'azione formativa, dando enfasi nella fase iniziale, alla condivisione e interiorizzazione dei principi etici e valoriali della storia e della tradizione della Marina, ritenuti indispensabili per alimentare la motivazione e lo spirito di gruppo, elementi caratterizzanti la figura del marinaio.

La Marina perseguirà anche con determinazione la ricerca e lo sviluppo in vari settori tecnologici legati alle operazioni marittime, da cui scaturiranno ricadute significative pure per importanti attività svolte nella vita di tutti i giorni a favore di Enti e Associazioni, che nella loro opera di tutti i giorni condividono la spiccata marittimità dell'Italia. E proprio per creare e consolidare la tradizione e la cultura marittima nazionale nel nostro Paese, la collaborazione reciproca fra la Marina Militare

e alcune realtà culturali e associazionistiche già presenti e strettamente legate, prime fra tutti il Centro Studi di Geopolitica e Strategia Marittima, l'ANMI e la Lega Navale, rappresenta un aspetto di indiscusso valore strategico.

In virtù dell'ampia e variegata gamma di operazioni condotte all'interno e all'esterno del Paese, la Marina Militare si conferma quale indiscusso modello di riferimento per la crescita morale e materiale nazionale, per la cooperazione con diversi soggetti culturali e industriali e per la collaborazione operativa e tecnica con numerose realtà collocate nelle regioni marittime d'interesse per l'Italia, accrescendo così il valore strategico della Forza Armata.

Con le sue Linee guida per il 2021 il Capo, nel comunicare in anteprima che la Festa della Marina sarà celebrata a Gaeta, ha, dunque, tracciato la rotta per navigare nel corso di quest'anno e adesso tocca all'Equipaggio, dentro e fuori la Marina, seguirla con passione, convinzione, determinazione, entusiasmo, abnegazione e spirito di sacrificio.

Il rifornitore polivalente di squadra *Vulcano* in navigazione nel Golfo di Genova, a gennaio 2021 (Foto G. Arra)



La Banda Musicale della Marina Militare

1° Luogotenente Giacinto Tristano

La *Banda Musicale della Marina Militare*, il più antico complesso bandistico militare italiano, trae le proprie origini dai piccoli complessi strumentali che, nelle Marine preunitarie, erano normalmente imbarcati sulle navi ammiraglie o inquadrati nei vari reparti delle Fanterie di Marina.

La Marina Militare Italiana nasce nel 1860 con la fusione della Marina del Regno di Sardegna con la Marina del Granducato di Toscana, la Real Marina del Regno delle Due Sicilie, la Marina Militare Siciliana e parte della Marina Pontificia; successivamente, il 17 marzo 1861, con la proclamazione del Regno d'Italia, assume la denominazione di "Regia Marina". Pochi giorni dopo, con il Regio Decreto del 21 marzo 1861 viene istituito il Corpo di Fanteria Real Marina e, con esso, il primo *Corpo della Musica*, composto da due "musiche" stanziate a Genova e Napoli alle quali, nel 1867, se ne aggiunge una terza con sede a Venezia. Nel 1870 le tre musiche vengono accorpate e la nuova formazione è assegnata al 1° Dipartimento Marittimo di La Spezia.

La costituzione ufficiale del *Corpo Musicale della Marina Militare* avviene il 1° gennaio 1879 quando, con la soppressione del Corpo Fanteria Real Marina, i musicanti sono assegnati al Corpo Reale Equipaggi (CRE) e viene istituita la *Categoria Musicanti della Regia Marina* (risale a questo periodo l'adozione della lira musicale ricamata in oro quale distintivo della categoria).

La *Banda dei Regi Equipaggi*, negli anni a venire, si fa apprezzare per l'eccellenza delle sue esecuzioni, per la scelta del repertorio e per le innovazioni apportate nell'organico strumentale, con l'inserimento di strumenti ad arco e dell'arpa, fino a guadagnarsi l'appellativo di *Orchestra della Marina*; grazie a queste qualità peculiari la *Musica della Marina*, fin dal 1906, inizia a realizzare incisioni per la "Società Italiana di Fonotipia".

A partire dal secondo dopoguerra inizia una nuova ristrutturazione organica del Corpo Musicale che, tra il 1964 e il 1965, porta alla formazione della *Banda Centrale della Marina Militare* presso il Dipartimento Marittimo di Taranto; qui la banda entra subito in simbiosi con la città e con le sue antiche tradizioni popolari e marinare. La partecipazione del popolo tarantino ai suoi concerti è sempre calorosa e ogni sua esibizione diventa l'occasione per ascoltare, come riportano le cronache del tempo, *la buona musica*.

Nel 1991 è trasferita a Roma, dove attualmente risiede e dove continua a scrivere la sua illustre storia, "incantando con la sua musica" (frase che sovente si trova nelle recensioni dei suoi concerti) e raccogliendo, ovunque, uno straordinario consenso del pubblico e di critica.

Un ulteriore e significativo riordinamento della banda si ha a partire dal 1995 con l'inquadramento del Maestro Direttore (non più Direttore del Corpo Musicale) nel Ruolo Speciale degli Ufficiali di

La Musica nella Marina Militare è sempre stata fondamentale

Amm. Sq. Giuseppe Cavo Dragone - Capo di Stato Maggiore della Marina Militare

Concerto a Venaria Reale



Dall'alto:
la Banda della Marina diretta dal M° Manente
e la Regia Banda nel 1933 presso Maridepoca La Spezia diretta dal M° Aghemo

Stato Maggiore; con l'istituzione del *Ruolo Musicisti* e l'immissione nel ruolo, con la qualifica di orchestrale, dei Sottufficiali musicanti effettivi e in servizio alla data dell'entrata in vigore del D.lgs. 12 maggio 1995, n. 196, dopo il superamento di un concorso interno. Inoltre viene nominato il Vice Direttore, funzione svolta in precedenza dal Sottufficiale musicante più anziano, e vengono indetti concorsi pubblici per ripianare le carenze organiche degli orchestrali.

Con questo nuovo assetto la *Banda Centrale della Marina* cambia denominazione e diventa ufficialmente **Banda Musicale della Marina Militare**.

La struttura organica si compone, attualmente, di un Maestro Direttore, un Maestro Vice Direttore, 102 orchestrali e un archivista, tutti in servizio permanente effettivo, provenienti dai più famosi Conservatori di Musica e selezionati tramite concorsi pubblici. Al comando della Banda è posto un Ufficiale Superiore di Stato Maggiore con compiti disciplinari, amministrativi e logistici, coadiuvato da un Nucleo Attività di Supporto.

La Banda Musicale della Marina Militare è chiamata a svolgere la sua attività istituzionale in Italia e all'estero; collabora regolarmente con le più importanti istituzioni culturali nazionali e internazionali e spesso è invitata a esibirsi per le rappresentanze diplomatiche estere in Italia e italiane all'estero.

Pur mantenendo negli anni la tradizionale struttura della grande banda vesselliana, la Banda Musicale della Marina, sin dalla sua

istituzione, ha conservato una propria identità musicale e si è contraddistinta dalle altre bande per un'organizzazione strumentale sempre al passo coi tempi. Oggi, grazie alla collaborazione di importanti complessi corali e cantanti solisti e all'inserimento di strumenti come la batteria, la chitarra classica ed elettrica, il basso elettrico e il pianoforte, il suo vasto repertorio abbraccia, oltre alle tradizionali marce militari, ogni genere di musica (da quello originale per banda al classico, dal lirico al sinfonico, dal leggero al jazz, dal pop al rock) e questo le permette di eseguire anche "concerti a tema".

Sensibile alla formazione dei giovani e consapevole del valore sociale e formativo della musica, è stata la prima banda a organizzare "concerti-lezione" per gli studenti delle scuole primarie e secondarie, con un progetto che, negli anni, ha raccolto l'entusiasmo e l'apprezzamento di migliaia di alunni e delle istituzioni scolastiche e che, nel 2019, ha portato a un protocollo di intesa tra il Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca (MIUR) – Ufficio Scolastico Regionale (USR) per il Lazio e la Marina.

Incarnando lo spirito di solidarietà che caratterizza la propria Forza Armata, collabora con moltissime associazioni benefiche e sostiene diverse iniziative a sostegno degli aiuti e delle adozioni a distanza; numerose sono le partecipazioni a eventi di *fundraising* in favore dell'infanzia, della ricerca sulle malattie genetiche, delle popolazioni colpite da calamità naturali, delle persone con disabilità, degli indigenti e degli anziani. Costante è anche l'impegno per portare la propria musica nei "luoghi della sofferenza", allo scopo di alleviare e confortare le persone meno fortunate e far sentire loro la vicinanza e la solidarietà della Marina Militare, perché «La musica è un dono. La musica fa bene: è una cosa che cura!» (Roberto Benigni).

Raduno ANMI - Salerno 2019



Raduno ANMI - Salerno 2019





Concerto al Museo Etrusco di Villa Giulia - Roma

Nel 2004, proprio per la sua capacità di rappresentare, anche attraverso la musica, l'impegno della Marina Militare nel sociale e negli aiuti umanitari, è stata insignita del prestigioso "Cavalierato di Pace" dal Centro Internazionale per la Pace fra i Popoli, di Assisi.

La qualità del suono, la varietà del repertorio, la duttilità degli orchestrali e dei gruppi strumentali, la compostezza formale di tutto il personale, l'attaccamento alle proprie tradizioni e alle istituzioni, l'apertura verso ogni genere musicale, la sensibilità verso il sociale, la vicinanza alla gente, rendono la Banda Musicale della Marina uno dei complessi bandistici militari più prestigiosi a livello nazionale e internazionale.

Nell'arco della sua storia numerosissime sono state le tournée all'estero. Tra le più recenti vale la pena menzionare: nel 2019 a Lourdes (Francia), in occasione del 61° Pellegrinaggio Militare Internazionale; nel 2011 in Svezia, con le attività legate al *Military Tattoo* di Ystad; nel 2010 in Spagna, con i concerti tenuti nella città di Madrid; nel 2001 e nel 2009 a Mons, in Belgio, presso il Comando Supremo della Nato; nel 2003 e nel 2006 a New York e, sempre nel 2006 a Eastchester (U.S.A.), in occasione dei festeggiamenti del *Columbus Day*; nel 2002 ad Auckland (Nuova Zelanda), in occasione della Coppa America di vela "Louis Vuitton Cup"; nel 2002 in Egitto, negli importanti centri di El Alamein e Alessandria; a Kiel, Wolfsburg, Düsseldorf e Amburgo in Germania; Vienna, Vorau e St. Poelten in Austria e Pola, in Croazia.



Tra gli importanti palcoscenici nazionali in cui si è esibita spiccano: il Teatro alla Scala, l'Auditorium e il Teatro dal Verme di Milano; l'Accademia Nazionale di Santa Cecilia - Auditorium Parco della Musica, il Teatro dell'Opera, l'Auditorium della Conciliazione, le Terme di Caracalla e la Sala Accademica del Conservatorio Santa Cecilia di Roma; il Teatro San Carlo di Napoli; il Teatro Regio e l'Auditorium Paganini di Parma; il Teatro Carlo Felice di Genova; il Teatro Verdi di Trieste; il Teatro Petruzzelli di Bari; il Teatro Bellini di Catania; il Teatro La Fenice di Venezia; il Teatro Goldoni di Livorno; il Teatro Rossini di Pesaro; il Teatro



Greco di Taormina; il Teatro Romano di Spoleto. Ha, inoltre, partecipato a importantissime manifestazioni, festival e premi nazionali e internazionali: il Festival Internazionale delle Bande Militari di Modena, il Festival dei Due Mondi di Spoleto, il Ravenna Festival, il Festival "Marenco" di Novi Ligure, l'Umbria Festival, il "Giffoni Film Festival", il Festival Pontino, il "Capri-Hollywood Film Festival", il Festival "Severino Gazzelloni" di Roccasecca, il Festival della canzone napoletana, il "Narnia Festival" di Narni, il Festival Internazionale delle Bande Musicali Militari di Bari, il Festival Nazionale "Giovani Musicisti in Orchestra", il Premio "La Pellicola d'Oro", il Premio "Terra e Pace", il Premio *Maison des Artistes*, il Premio "Santa Barbara nel Mondo", "Ottobre Blu" di Chioggia.

Ha al suo attivo la presenza in diverse trasmissioni radiotelevisive e rilevante è la produzione di materiale video e discografico, che comprende: i DVD dei concerti tenuti nel 2005 e nel 2010 per il "Festival Internazionale delle Bande Militari" di Modena, il DVD *Ystad International Military Tattoo 2011*, il CD "L'Inno della Marina Mercantile Italiana" a cura dell'*Italian Shipping Academy*, il CD "Banda Centrale della Marina Militare" e i CD "Mozart", "Banda all'Opera", "Terre Lontane" e "Avanti Tutta". Significativa, sempre nell'ambito degli aiuti umanitari, è stata l'attiva partecipazione alla realizzazione del CD/DVD dal titolo *The Man with the Mac* per aiutare i bambini di Haiti dopo il terribile terremoto del 2010.



Per tradizione il primo Maestro Direttore è considerato Tommaso Mario, autore de "La Ritirata"; gli sono succeduti, in ordine cronologico: Sebastiano Maticena, autore della "Marcia d'Ordinanza della Marina Militare", Alessandro Vessella (*pro tempore*), Pietro Carlo Aghemo, Vittorio Manente, Egidio Fazio (*facente funzioni*), Luigi Franco, Massimo Martinelli, Roberto Granata (*facente funzioni*). Attualmente è comandata dal Capitano di Fregata Aniello Grasso ed è diretta dal Capitano di Vascello Maestro Antonio Barbagallo.



Evviva Venezia

Venezia, la Serenissima Repubblica

Milleseicento anni dalla fondazione, un millennio di storia

Paolo Pagnottella - Socio del Gruppo di Roma e della Componente Nazionale Sommergebilisti

“Mia cara Venezia, mia Patria diletta, tu fosti regina possente sui mari, cinta di glorie, speranze ed amor. Viva Venezia, viva San Marco, evviva le glorie del nostro Leon!”

(dall'Inno di Venezia)

“...chiamato il pescatore, e accennando col capo quella macchia biancastra che aveva veduta la notte avanti, e che allora gli appariva ben più distinta, disse: - è Bergamo, quel paese? - La città di Bergamo, - rispose il pescatore. - E quella riva lì, è bergamasca? - Terra di san Marco. - Viva san Marco! - esclamò Renzo.”

(da Alessandro Manzoni: I Promessi Sposi cap. XVII)

Ho conosciuto Venezia che avevo 15 anni, quando ho messo piede la prima volta su un “vaporino” dell’AC-NIL” (oggi “ACTV”) per andare a frequentare l’allora Collegio Navale (oggi Scuola Navale Militare) “Francesco Morosini” sull’isola di Sant’Elena. Erano tempi molto differenti dagli attuali, su Venezia in autunno gravava sempre una fittissima nebbia (con relativo, snervante naufono in funzione), non c’era il turismo “mordi e fuggi”, alcune zone della città erano a noi proibite perché ad elevata densità di malaffare. Eppure, subii il fascino della città, della sua particolarità insulare, della assenza di automobili e... della sua storia millenaria, che tutti noi allievi imparammo a conoscere gradualmente, perché ogni domenica mattina eravamo obbligati a percorrerne i canali a bordo di un

lentissimo e sbuffante “mototopo”, sulla cui prora si stagliava la professoressa di Storia dell’Arte che ci descriveva i palazzi, ci narrava delle famiglie “apostoliche”, delle battaglie navali, delle pestilenze, della musica e delle bellezze architettoniche delle chiese. Ricordo ancora bene i palazzi con le “guglie”, privilegio delle famiglie che avevano dato “Capitani Generali da mar” (o semplici comignoli a forma di piramide?), i Fondaci, San Stae (per noi non veneziani Sant’Eustachio), la storia del macellaio Biagio e del suo “sguaseto”. Così, a poco a poco, ho assorbito Venezia e la sua impareggiabile storia, letteratura, arte, società, marineria. Il destino mi ha voluto ripagare di tanto amore per la città lagunare che, proprio al termine della mia carriera, da Ammiraglio di Divisione mi è inaspettatamente giunto il Comando del Presidio Militare di Venezia e dell’Istituto di Studi Militari Marittimi, ambedue collocati nientemeno che all’interno di quell’Arsenale che neppure Dante, che pure lo descrive così bene nel Canto XXI del suo Inferno, aveva mai potuto visitare perché sui metodi delle costruzioni vigeva sempre il massimo segreto di stato:

***Quale ne l’arzanà de’ Viniziani
bolle l’inverno la tenace pece
a rimpalmare i legni lor non sani,
ché navicar non ponno - in quella vece
chi fa suo legno novo e chi ristoppa
le coste a quel che più viaggi fece;
chi ribatte da proda e chi da poppa;
altri fa remi e altri volge sarte;
chi terzeruolo e artimon rintoppa.***

Un tributo alla “alma mater” di tutti noi marinai: la festa della Senza con lo spozalizio del mare, la prima caserma al mondo, quella dei fanti da mar al Lido, da cui partirono le crociate, la chiesa di San Martino col crocifisso di Lepanto o quella di S. Isepo, col bassorilievo ex voto di Giovanni Vrana, unica vera “fotografia” degli schieramenti prima della battaglia perché dettato da uno che a Lepanto c’era stato, le guglie di San Marco che sono in realtà delle carene di nave rovesciate, il soffitto stupefacente della Sala del Maggior Consiglio tenuto su da manovre e



Palazzo con le “guglie”



Arsenale di Venezia

paranchi navali e tanto, tanto altro ancora che fa comprendere come Venezia sia tutta nella sua marina e nella marittimità. La città, non una città, di noi marinai e che noi marinai italiani in particolare dovremmo conoscere, frequentare, vivere ed amare sopra ogni altra. Ma quanti, in Italia e non solo marinai, ricordano i più famosi Capitani Generali da mar, come (per citarne solo alcuni) i Morosini, Angelo Emo, Vettor Pisani, Lazzaro Mocenigo, Sebastiano Venier, Antonio Canal, Vincenzo Cappello? Dovremmo avere migliaia di piazze a loro intitolate, tanta dovrebbe essere la nostra gratitudine, ed invece credo che pochissimi saprebbero dire qualcosa di loro! Era tanto famosa, esaltata, temuta e riverita, nei secoli d’oro della sua potenza, che veniva collocata al livello di Roma.

Un sonetto recitava:

***Odi o fiume, che Roma inondi, e lavi;
Se a Marco in man vacillarà 'l Vangelo,
A Pietro in man vacilleran le chiavi.***



La Battaglia di Lepanto (Musei Vaticani)



Venezia, 15 febbraio 2021

Gentilissimo Ammiraglio Pagnottella,

La ringrazio dell’iniziativa da Lei intrapresa per concorrere alle celebrazioni di questo significativo compleanno della Serenissima, memore dei Suoi trascorsi di una vita a e per Venezia, prima come Allievo dell’allora Collegio Navale “Morosini” e da ultimo come Ammiraglio Comandante dell’Istituto di Studi Militari Marittimi e del Presidio Militare, che La qualificano, a buon diritto, come cittadino d’adozione.

Venezia celebra i 1600 anni dalla sua Fondazione. Sarà un anno intenso che, a partire dal 25 marzo prossimo, ci vedrà impegnati per fare in modo che tutti coloro che amano la nostra Città si sentano parte di un grande progetto che non sia solo commemorativo, ma che sottolinei il ruolo strategico del capoluogo lagunare nel futuro del nostro territorio e del Paese intero.

Anno dopo anno, secolo dopo secolo, Venezia ha saputo conquistare il mondo intero, diventando simbolo d’eccellenza di scambi culturali e commerciali, di ambascerie e di integrazione religiosa. In questa lunga storia, la Marina ha assunto un ruolo fondamentale tanto da consentire alla Repubblica di estendere i propri domini, nel periodo di suo massimo splendore, dalle Fiandre al Mar Nero, dall’Inghilterra ad Egitto e Siria mantenendo al centro il Mediterraneo con i suoi poli di attività. Una regione sterminata alla quale, proprio in occasione di queste celebrazioni, vogliamo rivolgerci, Venezia, città del mondo, chiama tutti a raccolta. E là, dove il nostro Leone di San Marco è stato simbolo di un ideale di libertà e di progresso, Venezia tornerà a far parlare di sé.

Partire dal passato per rinsaldare rapporti costruiti nei secoli; questo è il significato che ha oggi ricordarne i 1600 anni: una chiamata universale a tutti coloro che hanno la Città nel cuore. Nessuno si deve sentire escluso, anzi più saremo a omaggiare la memoria più sapremo che Venezia va, ancor oggi, oltre i confini del territorio comunale e metropolitano.

I recenti mondiali invernali di sci a Cortina dimostrano la vicinanza tra le montagne e la nostra Città: un sodalizio che è durato per secoli e che garantisce alla Serenissima il legname per la costruzione di quelle galee e galeazze che furono fondamentali per determinarne l’egemonia sui mari. Imbarcazioni che, ad esempio, consentirono alla flotta veneziana, come i grandi dipinti ci tramandano, di primeggiare contro i turchi in quella Battaglia di Lepanto che ha segnato le sorti del futuro dell’intera Europa e della quale, proprio il prossimo 7 ottobre, ne ricorrono i 450 anni.

I Marinai d’Italia hanno un ruolo di primissimo piano all’interno delle celebrazioni. Attraverso il vostro orgoglio e il vostro riconoscerli nello spirito, nell’etica e nelle tradizioni marinare nazionali, saprete sicuramente essere promotori della nostra Città in tutti quei luoghi dove ancora oggi il cuore di un marinaio batte per Venezia.

Viva i Marinai d’Italia, Viva Venezia, Viva l’Italia.

Luigi Brugnaro

Il mio è dunque un tributo alla città adottiva, all’amore che mi ha suscitato e che permea ancora il mio cuore: ho dato tutto il mio entusiasmo e la mia capacità professionale a Venezia ma tanto di più ho ricevuto da Venezia, ho lottato contro tutti quelli che la volevano (e forse ancora la vogliono) trasformare in un mero business turistico, offendendo la casa-madre non solo della marineria italiana ma anche (e qui sfido tutti alla sorpresa) dei sindacati italiani, delle fabbriche italiane, della fama dell’Italia nel mondo. C’era addirittura chi voleva fare dell’Arzanà (arsenale, per i foresti) un ormeaggio per mega yacht ed io insorsi paragonando la proposta



Tiziano, Autoritratto, 1562 circa

Si forma così quel vasto Stato di straordinaria importanza nel consesso europeo, cerniera e ponte tra oriente e occidente, ideatore di un razionale sistema coloniale, con il peso politico e militare che un potente Stato al di là della sua reale consistenza territoriale. La futura talassocrazia britannica si trova l'esempio

perfetto già pronto, non dovrà fare altro che copiarne e pantografarne le caratteristiche. Per la terraferma veneta e friulana, soprattutto per le masse contadine, saranno quasi quattrocento anni di pace e prosperità, interrotti solamente dalla stagione dell'invidia europea verso



Gentile Bellini, Processione della Vera Croce (1496)

alla trasformazione del Colosseo di Roma in un parcheggio multipiano: applausi dai veneziani, trasferimento del sottoscritto ad Ancona (promoveatur ut amoveatur?!).

Oggi che si compie il 1600° anniversario di questa veneranda "vecchia signora" sento doveroso renderle omaggio e riproporre a tutti i lettori qualcosa di Venezia, perché non io ma il grande Indro Montanelli scrisse che "In Italia non abbiamo nulla di cui vantarci dalla caduta dell'Impero Romano al Risorgimento: solo Venezia e le repubbliche marinare".

Dobbiamo a Martino da Canal che, nelle sue "Cronache", narra che la città sia stata fondata il 25 marzo del 421 d.C. In realtà, come per Roma, non può esistere una vera data di fondazione. Se i primi insediamenti, stabili e certi, sono del V secolo, sotto l'incalzare delle incursioni barbariche, non si può escludere (qualche prova esiste, la stessa Torcello per esempio), che in laguna vi fossero insediamenti già in epoca romana. Nata dunque dagli insediamenti dei fuggiaschi veneti e friulani di fronte alle minacce barbare (Alarico con i suoi Visigoti mette a sacco Roma nel 410 e l'invasione degli Unni di Attila è databile nel 452), protetta verso terraferma dall'impenetrabile laguna, aperta verso il mare quale sbocco naturale per lo sviluppo dei traffici mercantili con l'oriente, Venezia dominerà quella parte strategica del Mediterraneo per almeno cinquecento anni.

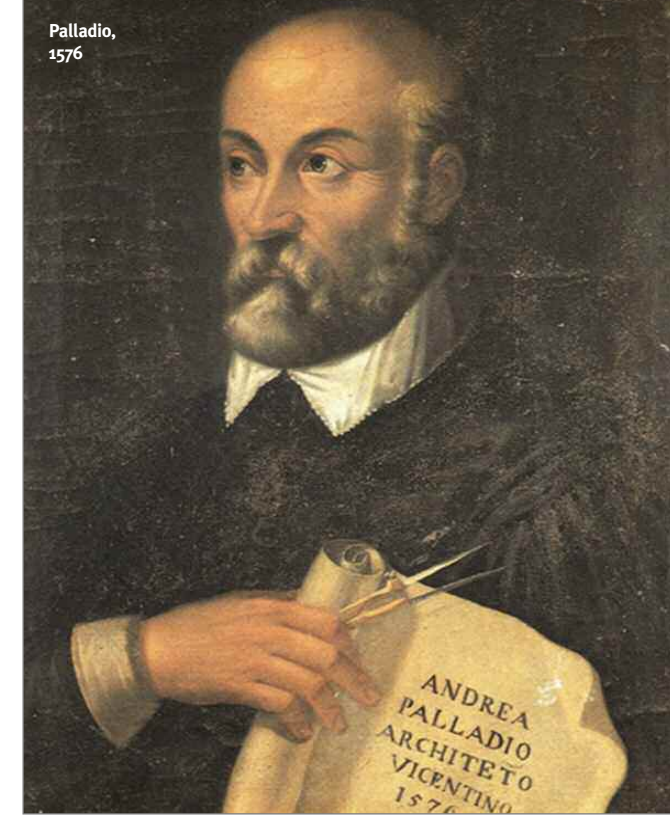
Nell'XI e XII secolo, nelle isole attorno a Rialto e a San Marco, si va delineando l'assetto urbano della città, quella forma di "pesce" che è pervenuta fino ai nostri giorni. Fra i tanti cantieri edili, sorge l'Arsenale, prima vera e propria catena di montaggio,

stoccaggio e organizzazione del lavoro. Dai cantieri dell'Arsenale, controllati direttamente dalla Signoria, escono tutte le navi e le galee dello stato e c'è chi ancora dice che fossero in grado di vararne una al giorno! Si arriverà ad impiegare fino a 9.000 uomini (nel 1500) altamente specializzati, trattati con numerosi privilegi e protetti dalle prime forme sindacali.

Altre migliaia di uomini lavorano nell'indotto, quali i boscaioli impegnati sui boschi delle montagne della terraferma veneta in un disboscamento scientifico ed i "zattieri", che trasportano i tronchi, organizzati in matematici pacchetti da affidare alla corrente dei fiumi (fluitazione) fino alla laguna di Venezia.

Costretta dall'espansione ottomana a guerre continue, la Repubblica (oligarchica sì ma l'unica in un mondo di monarchie assolute, insieme a San Marino) si protende allora verso la terraferma veneta: nel 1441 si fissano i confini sull'Adda, nel 1484 quelli in Romagna e nel Polesine, nel 1489 sarà acquisita l'isola di Cipro dalla regina Caterina Cornaro, cui sarà concesso in cambio, a lei sola in tutta la storia, di poter costruire a Venezia, poiché lei è stata imperatrice, un palazzo alto più del Palazzo di un Duca (o Ducale).

Al culmine dunque della ricchezza e dello sfarzo, Venezia diverrà la capitale mondiale dell'innovazione (per esempio la stampa di Aldo Manuzio), della medicina (vedansi le regole di quarantena ed i lazzaretti per mercanti e merci, gli studi sui disturbi mentali, il sistema di tracciamento pandemico, ecc.) e dell'arte, ultima sua risorsa che le permetterà di essere rispettata ed ammirata fino all'uragano napoleonico.



Palladio, 1576

Venezia con le truppe associate nella Lega di Cambrai a portare devastazioni per qualche decennio nel primo cinquecento. Coalizione battuta dalla straordinaria diplomazia veneziana. Nel 1500 la Repubblica raggiunge l'apice dell'espansione, sia nello 'Stato da Mar', sui mari d'oriente e sull'Adriatico - il 'Golfo di Venezia' -, sia nello 'Stato da Tera', nell'entroterra veneto, friulano e lombardo.

In città operano i più grandi artisti dell'epoca e di tutti i tempi, dall'enigmatico Giorgione a Tiziano, il ritrattista degli imperatori. Allora, forse per la prima volta, il popolo 'contadino' si riconosce in quell'identità statale e culturale veneta.

È il secolo della vittoria navale a Lepanto contro il Turco (più di metà delle galee e tutte le galee della flotta cristiana battono la bandiera rossa col leone), ma anche del Palladio che stabilisce le fondamenta dell'architettura moderna. Perduto poi nel '600 gran parte dello 'Stato da Mar', meno redditi e commerci con l'oriente causa lo spostamento d'interessi verso il Nuovo Mondo degli altri Stati europei, la nobiltà veneziana si interessa sempre meno alle cose di mare e sempre più alle proprietà fondiarie di terraferma.

È il secolo della 'civiltà di villa', sontuosissime dimore di campagna centro della vita agricola della proprietà, luogo di vacanza, svago, divertimento. Venezia è la capitale mondiale dell'arte e si gode ed alimenta di arte, di musica, di agi, di fasti e di ricchezze. Sicuramente invidiata, solo formalmente rispettata da tutta l'Europa, la si potrebbe raffigurare come una coltissima, elegantissima, ricchissima, nobilissima ma vecchissima signora.



Giorgione,
La tempesta



Jacques-Louis David,
Napoleone attraversa
il passo del Gran San Bernardo

Al secolo di maggior sfarzo segue il secolo della decadenza, quasi una parabola naturale di chi ha esaurito la forza vitale: il secolo della rivoluzione e del romanticismo era alle porte, mancava solo il testamento, il canto del cigno.

Napoleone uccide solamente uno stato già morto. Leggenda vuole che, quando quel "fatal" 14 maggio 1797 il generale Jean-Andoche Junot duca di Abrantès, detto "La tempesta", alla testa delle truppe francesi, entra nella Sala del Maggior Consiglio, vi trovi la Signoria riunita ed impaurita e non sia riuscito a trattenere una sonora risata nel vedere quei parrucconi tutti intabarrati in quei bizzarri costumi d'altri tempi, come delle vecchie cariatidi. Agli inizi del '500 Giorgione dipinse "La tempesta", stupendo, allegorico (e profetico?), sul cui significato ancor oggi si discute: ora la tempesta è arrivata in carne e ossa, la fine di una storia durata quasi 1500 anni, guidata da 120 dogi. La Repubblica più tollerante e civile dell'epoca moderna prosperò grazie ad un semplice ingrediente: una lungimirante politica.

Bandiera di Venezia



Essa riconosceva amplissime autonomie locali (i 'rettorati', molto più di 'federalismo' come ora lo intendiamo, quasi una associazione di distretti indipendenti) lasciando le 'Regole' locali alle varie Comunità e gli 'Statuti' alle varie Città con i loro Contadi. Lo stato centrale si limitava a nominare nelle città e comunità locali un Podestà e un Capitano Militare.

Più ampia ancora l'autonomia alla "Patria Friul", quasi uno stato indipendente. Le varie città e comunità contribuivano allo stato con tasse eque e/o con forniture (per esempio il legname dal Cadore e dagli altipiani) mentre lo Stato si occupava della giustizia, della politica internazionale e, con alcune magistrature, di opere pubbliche, come il potentissimo Magistrato alle Acque che vegliava sui vitali territori lungo i fiumi e sulla regolazione delle acque confluenti nella gronda lagunare. Sarà proprio il rispetto per le autonomie, per le tradizioni e le varie lingue locali, per la protezione delle classi popolari sopra le prepotenze di signorotti e nobili locali, a cementare quella dedizione a San Marco e alla Repubblica.

Un po' meno da parte della nobiltà locale, in contrapposizione con la nobiltà veneziana, che non esitò di volta in volta a schierarsi con i nuovi dominatori, dall'invasione degli eserciti della Lega di Cambrai all'arrivo del Bonaparte, dal Regno Lombardo-Veneto al Regno d'Italia.

Con quest'ultimo, per sovrappiù, arrivò la fame, la pellagra e milioni di emigranti ma non venne meno né si attenuò quello che era ed ancora è il fortissimo 'sentimento veneto' delle masse popolari; non per il Veneto come Regione 'italiana' del Veneto, ma **per il Veneto di San Marco**, che merita perciò rispetto nell'ottica della doverosa e giusta valorizzazione delle culture che hanno fatto grande la penisola italica.



Per contrastare le pandemie Venezia inventò i lazzaretti e la tracciabilità

Nelli Elena Vanzan Marchini - Storica veneziana, specializzata in Archivistica e Paleografia

La navigazione e il commercio costituirono per Venezia le premesse di molteplici rapporti economici e culturali con le civiltà del Mediterraneo. Ai porti di Costantinopoli e di Alessandria giungevano da Oriente le carovane con le merci più rare e preziose che pervenivano, poi, via mare al grande fondaco veneziano.

Come osserva Niccolò Machiavelli ne *Il Principe*, i patrizi della Serenissima erano gli unici nobili al mondo che non disdegnassero misurarsi con attività pratiche, la mercatura, infatti, era per loro non solo una risorsa, ma un'arte. La navigazione era considerata una pratica nobile e indispensabile come la guerra e, come e più della guerra, richiedeva perizia e preparazione.

Per navigare in sicurezza era necessario conoscere rotte, coste, isole con le loro peculiarità geografiche e climatiche, per commerciare con successo era fondamentale monitorare l'andamento dei mercati, i cambi, le monete, i pesi, le misure e i costumi delle varie popolazioni. Era anche indispensabile comunicare in varie lingue o utilizzare quella *franca*, che raccoglieva più idiomi. Per trattare si usavano segni convenzionali e una gestualità codificata dal pragmatismo delle diverse civiltà, che convergevano sulle coste dell'unico grande Mare, il Mediterraneo. Ma, a partire dal 1348, cominciò a viaggiare anche una "clandestina" foriera di morte: la peste.

La peste, che ancora oggi ha i suoi focolai naturali nel Kurdistan, nell'Assir e nell'Asia centrale, in cui è endemica, si riversava sui convogli che percorrevano le vie carovaniere e giungeva ai porti del Mediterraneo Orientale. Il contagio aveva due veicoli privilegiati: un roditore, il *rattus-rattus*, e la *Xenopsilla Cheopis*, una pulce che albergava sul suo vello e che si trasferiva anche sull'uomo. Negli spazi bui dei carri o delle stive delle navi i topi costituivano una minaccia per le merci, ma anche per

le popolazioni con cui entravano in contatto lungo le vie carovaniere o nei porti, dove scendevano a terra attraverso le gomme delle imbarcazioni. Le pulci pestigene e pestifere con il loro morso portavano malattia e morte al topo che, poi, abbandonavano per trasferirsi su un altro ospite più caldo e vivo. Nell'uomo l'incubazione e il decorso della peste duravano pochi giorni e la morte era rapida e dolorosa, con febbre alta, arsuria e delirio. La diagnosi era facilitata dal comparire di bubboni scuri ai linfonodi dell'inguine o delle ascelle in prossimità della parte morsiata dalla pulce. Il contagio dilagava con ancor più elevata letalità nelle forme setticemiche e polmonare, quest'ultima aveva una elevata contagiosità e non necessitava delle pulci, perché si diffondeva da uomo a uomo per via aerea.

Venezia, a causa dei suoi costanti rapporti con l'Oriente, si trovò molto esposta alle successive pandemie che travagliarono l'Occidente: non poteva rinunciare ai traffici sui quali fondava le sue fortune, perciò cominciò ad adottare attente misure in difesa della salute pubblica.

Il 28 agosto 1423, durante l'ennesima pestilenza, il Senato veneziano inventò il primo lazzaretto della storia. Istituì, cioè, una struttura per il ricovero degli appestati, dotata di personale salariato dallo Stato. In quell'epoca, in cui carità e assistenza erano gestiti dal clero, questo primo ospedale laico ad alto isolamento, posto nell'isola di Santa Maria di Nazareth, fu fortemente innovativo. Il nome del luogo, che derivava dal preesistente convento degli Eremitani, venne volgarizzato in "Nazaretum", "Lazaretum" e, infine, in "Lazzaretto". Tale denominazione venne poi adottata dalle analoghe strutture sorte in tutto l'Occidente sul modello di quella veneziana.

Fin dal 1423 il Senato sottolineò l'importanza dell'informazione come indispensabile premessa alla rapidità e all'efficacia dell'isolamento.



Foto attuale del Lazzaretto Vecchio:
il primo lazzaretto della storia, 1423

mento per il contenimento della peste. Ciascuno, dai capitani di nave ai marinai, a tutti i cittadini, era coinvolto nella lotta al contagio e invitato a raccogliere ogni notizia per individuare e segnalare tempestivamente i casi di peste in città e sulle navi in arrivo, affinché le persone colpite venissero immediatamente isolate. Ogni menzogna o reticenza era colpita con pene severe fino alla morte. Nel 1468 al primo Lazzaretto ne venne affiancato un secondo in un'altra isola, destinata ad accogliere per un periodo di contumacia i guariti prima che potessero tornare in città e i sani che, avendo avuto contatto con malati, erano considerati "sospetti", cioè potenzialmente infetti. Questo lazaretto venne chiamato "Nuovo" per distinguerlo dal preesistente identificato come "Vecchio". Il trasferimento dal primo al secondo caratterizzava la speranza nella guarigione e il cammino verso il reinserimento nella società dei sani, mentre l'itinerario inverso segnava il viaggio verso la disperazione e la morte.

Nelle due strutture si articolò la strategia innovativa di prevenzione e di lotta alla peste che la Repubblica attuò, non solo isolando persone e merci provenienti da paesi contagiati, ma anche mettendo in atto complesse procedure di "contumacia e di espurgo", che richiesero un costante investimento di risorse economiche e comportarono il rallentamento dei traffici. Si attivarono nuove professionalità che, pagate dai viaggiatori e mercanti, garantirono procedure di accoglienza e di purificazione con un indotto economico sul territorio. L'investimento nella prevenzione costituì l'unica possibilità di contrastare i traccolli economici e demografici comportati dalle epidemie.



Nelli Elena Vanzan Marchini

Ha insegnato Bibliografia e Biblioteconomia all'Università di Vercelli e Storia della Sanità al Corso G.B. Morgagni dell'Università di Padova, è docente dell'Ateneo Veneto. Vicepresidente del Teatro la Fenice, presidente del Centro Italiano di Storia Ospedaliera del Veneto e dell'associazione Venezia Civiltà Anfibia, ispirata al suo omonimo volume, è autrice di un centinaio di pubblicazioni scientifiche e di 25 volumi. Si è occupata della Storia della Sanità e del ruolo internazionale che la Serenissima ha avuto nella lotta alle pandemie. Ha pubblicato fonti archivistiche inedite della Storia Ospedaliera e curato l'esposizione del patrimonio storico dell'Ospedale Civile di Venezia nel contesto della valorizzazione dei giacimenti culturali della Sanità. Ha fondato e dirige la collana editoriale per la pubblicazione delle fonti per la Storia della Sanità del Veneto. È autrice di libri sulla Civiltà Anfibia Veneziana e sul Termalismo. Le sue lezioni si trovano on line su Youtube, Ateneo Veneto, Vanzan Marchini, corso di Storia della Sanità.

I due Lazzaretti erano cinti di mura per difendere la città dal contagio, che racchiudevano, perciò avevano l'aspetto di fortezze e gli ampi spazi interni, opportunamente frazionati, dovevano accogliere i loro ospiti in settori diversi nel rispetto delle diverse durate delle contumacie. Le merci erano sottoposte a trattamenti di "espurgo", che andavano dall'aereazione e manipolazione delle merci al lavaggio degli animali con acqua e aceto, all'immersione in acqua di cere e spugne, alla scucitura degli abiti, all'esposizione al sole dei tappeti ...

Per gestire l'articolato sistema dei lazaretti veneziani venne istituito nel 1486 il Magistrato alla Sanità, che divenne stabile dal 1489 fino alla caduta della Repubblica (1797). La strategia sanitaria della Serenissima utilizzò i "Pievani" per il controllo capillare del territorio con la rilevazione dei malati e morti e la registrazione di tutti i forestieri e mendicanti che giungevano in città. A livello internazionale il Magistrato alla Sanità organizzò il monitoraggio dei porti e delle nazioni straniere attraverso il suo corpo diplomatico, i capitani di nave, ma anche spie e "confidenti" di sanità.

La mappatura dei focolai per "sospendere dalla libera pratica" i luoghi infetti e sospetti venne affiancata, dall'inizio del XVI secolo, dall'obbligo della tracciabilità di tutto ciò che entrava e circolava nei Domini della Repubblica.

Tutti i capitani di nave, che giungevano a Venezia, dovevano presentare all'Ufficio di Sanità, ubicato sul Bacino di San Marco di fronte alla Dogana da Mar, le "patenti di sanità", ovvero i certificati di viaggio dei loro vascelli emessi dai consolati dei luoghi di partenza e vidimati da tutti gli scali con l'attestazione del loro grado di salute o di sospetto. I libri di carico delle merci e i certificati dei passeggeri ("fedi di sanità") dichiaravano provenienza, destinazione di ogni cosa e di ogni viaggiatore con la descrizione dei suoi effetti personali.

Lo Stato Veneziano esercitò così la supremazia sanitaria non solo sul suo Golfo, come era chiamato l'Adriatico, ma su tutto il Mediterraneo e sulle vie di collegamento terrestre con gli altri Stati. Nulla e nessuno entrava o circolava nei Domini della Serenissima che non fosse tracciabile grazie ai documenti di viaggio, che le cancellerie delle altre nazioni dovettero imparare a emettere.

Poiché dopo la terribile pandemia del 1630 la peste non entrò più in città, sebbene Venezia avesse continuato a interessare i suoi commerci con il Levante, tutti i porti mediterranei per divenire concorrenziali dovettero dotarsi di lazaretti e applicarono il suo modello di prevenzione.

Mentre declinava l'egemonia politica della Serenissima, persisteva la sua supremazia sanitaria basata sui lazaretti attivati lungo le coste dalmate, le isole Ionie. Altri lazaretti, posti di blocco e caselli di sanità controllavano le vie di comunicazione terrestre; questo articolato sistema di baluardi di sanità mirava ad aumentare il distanziamento spazio-temporale, che separava la Repubblica dalle zone infette, diminuendo il rischio di importare il contagio.

"Guardarsi da chi non si guarda"¹ fu la massima che ispirò la politica del Magistrato alla Sanità soprattutto nei confronti dei

Note

¹ *Le leggi*, I, p.105

² *Ibidem*, p.104



Domini dell'Impero Ottomano, che non adottava per motivi religiosi alcuna cautela né prevenzione.

Si ritenne dunque che la peste "non fosse mai del tutto estinta"² in quei luoghi nei confronti dei quali si adottarono attenti controlli, la chiusura delle frontiere e l'imposizione di contumacie a merci e passeggeri.

Con questi sistemi la Serenissima riuscì a tenere la peste fuori da Venezia pur continuando a commerciare con Stati flagellati dalle pandemie fino al secolo XIX.

Il Magistrato alla Sanità diramava migliaia di proclami a stampa ai suoi sudditi e a tutte le altre nazioni, anche nemiche, per segnalare la comparsa di casi di contagio persino sulle singole navi, comunicando i luoghi con cui aveva sospeso i rapporti commerciali anche a solo scopo preventivo.

Questa attività lo rese a pieno titolo per secoli l'unico osservatorio sanitario internazionale. La sua fama fu tale che sotto la dominazione francese, nel 1807, si volle radere al suolo la sua sede per cercare di azzerare il suo prestigioso passato. Sulle sue rovine sorsero i giardinetti del Re, ma il suo archivio ci racconta ancora la sua storia.

Venezia Civico Museo Correr, Anonimo, *La città di Venezia*, particolare, *La sede del Magistrato alla Sanità*, sec. XVIII

Benedetto Bordone, *Libro nel quale si ragiona di tutte le isole del mondo*, Venezia 1528, *VINEGIA*.

Sono evidenziati i due lazaretti e la sede del Magistrato alla Sanità sul Bacino di San Marco vicino alla Pubblica Zecca e di fronte alla Dogana da Mar

Per approfondimenti

Le leggi di Sanità della Repubblica di Venezia, a cura di N.E. Vanzan Marchini, voll. 5, Vicenza, Neri Pozza 1995-Treviso, Canova 2012.

Rotte Mediterranee e Baluardi di Sanità, a cura di N.E. Vanzan Marchini, Milano- Ginevra , SKIRA 2004.

Venezia e i lazaretti mediterranei, catalogo della mostra a cura di N.E. Vanzan Marchini, Biblioteca Nazionale Marciana, Mariano del Friuli, Edizioni della Laguna 2004.

N.E. Vanzan Marchini, *Venezia la salute e la fede*, Vittorio Veneto, De Bastiani 2011.

Eadem, *Venezia e Trieste sulle rotte della ricchezza e della paura*, Sommacampagna CIERRE 2016.

Accadde oggi

Rubrica a cura di

Franco Prosperini - Socio del Gruppo di Roma e Innocente Rutigliano - Socio del Gruppo di Terlizzi e Vicedirettore del Giornale

Apriamo con questo numero una nuova rubrica in cui racconteremo succintamente gli eventi più significativi, legati ovviamente al/ai mese/i del numero del nostro periodico informativo, che in passato hanno caratterizzato sia il nostro sodalizio sia la Marina Militare. I dati raccolti provengono principalmente dalla documentazione ufficiale presente negli Archivi/Pubblicazioni, ma saremmo ben felici di arricchirla con notizie di importanti eventi/ricorrenze del singolo Gruppo che i soci più volenterosi volessero segnalarci via mail al giornale@marinaiditalia.com

3 marzo 1977

Giovedì 3 marzo 1977, alle ore 15.05, decollava dall'aeroporto San Giusto di Pisa l'Heracles C-130 "Vega 10" con a bordo 38 Allievi della 1° Classe del Corso Normale dell'Accademia Navale di Livorno per un volo di ambientamento, attività questa prevista nella fase di addestramento. Con loro l'Ufficiale accompagnatore, S.T.V. Emilio Attramini, e i 5 membri dell'equipaggio. Per cause, all'epoca considerate sconosciute, dopo pochi minuti dal decollo l'aereo si schiantava contro la propaggine montuosa Prato a Ceragiola, sulle pendici del Monte Serra, che divide Pisa da Lucca. Non ci furono superstiti. I 38 allievi avevano un'età compresa tra i 19 e i 20 anni. I funerali solenni avvennero il 5 marzo nel piazzale dell'Accademia Navale, alla presenza del Capo dello Stato Giovanni Leone, con una partecipazione commossa di circa 20.000 persone. Furono aperte due inchieste, una civile e una militare. La prima concludeva che, pur non potendo escludere errori di pilotaggio, l'aereo era decollato "in condizioni di inefficienza tale da giustificare, in quelle particolari circostanze di volo a bassa quota in vicinanza di terreno collinoso, la fisionomia dell'incidente così come in effetti si è verificato". La seconda, quella militare, escludeva invece l'ipotesi dell'inefficienza del mezzo e imputava a fattore umano la causa principale del disastro, pur senza poter escludere con certezza qualche altra causa, che avesse determinato la virata a sinistra con la conseguenza di portare il velivolo a imboccare la vallata del Serra. La procura decise di archiviare il caso. I familiari dei 38 Cadetti e dell'Ufficiale accompagnatore si riunirono in Associazione, con il duplice scopo di ricordare i Caduti nel tempo e di fare il possibile affinché altre tragedie come questa non dovessero ripetersi.

Nel settembre dello stesso anno 1977 il Comandante alla classe di quel Corso, da bordo della Nave Scuola "Amerigo Vespucci" sulla quale gli allievi svolgevano la loro prima campagna addestrativa (in Nord Europa) comunicava, come da tradizione, al Comandante dell'Accademia Navale il nome da loro scelto per il Corso: "Invicti" (mai vinti e mai divisi) e consegnavano la bandiera con lo stemma. Questa, come da consuetudine cucita dagli stessi cadetti, è su fondo azzurro e reca il lembo superiore destro strappato (a significare la perdita dei 38 loro amici dal resto del Corso). Al centro una lira a metà (a significare l'appartenenza della stella Vega – nominativo del velivolo dell'Aeronautica-, a quella costellazione). È sormontata, nell'ordine: da una stella di colore bianco, da una sciabola da ufficiale – in memoria dell'ufficiale accompagnatore perito nella tragedia. Due anni dopo, il 3 marzo 1979, sul luogo dell'incidente fu eretto un Faro-Sacrario a perenne ricordo.

Nel 2012, grazie alla collaborazione del Comune di Calci, venne eretto anche un monumento in Paese, in una piazza dalla quale alzando gli occhi si vede in lontananza il Faro sul Monte Serra. Nel tempo, vari Gruppi ANMI hanno intitolato la propria sede ai caduti del Monte Serra: Benevento, al Guardiamarina Carlo Mastrocinque, Diano Marina (IM), al Guardiamarina Domenico Savoldi, Isola Gallinara-Albenga (SV), al Guardiamarina Massimo Marchiano, Giovinazzo (BA), al Guardiamarina Fedele Marrano e Piovene Rocchette (VI), al Guardiamarina Lorano Gnata. Nel 2012, inoltre, il Gruppo di Marmiolo (MN) è stato intitolato al Capitano di Vascello Giuseppe Porcelli, appartenente al corso "Invicti", deceduto in servizio nel 1997, mentre era al comando della fregata *Scirocco*.

17 marzo 1861

A Torino la Camera dei deputati, per la prima volta eletta con suffragio a carattere nazionale, proclama l'unità d'Italia. Con la proclamazione del Regno d'Italia la nuova Marina unitaria assume la veste e il nome di "Regia Marina italiana". La bandiera navale da guerra è quella stabilita dal re Carlo Alberto il 15 aprile 1848: il tricolore verde, bianco e rosso con lo scudo di Savoia al centro sormontato dalla corona reale (nella foto la Bandiera Sabauda). Per rigore storico è necessario premettere che già a far data dal 1860, a seguito dell'annessione al Regno di Sardegna delle Province toscane, in marzo era avvenuta la fusione delle due Marine, mentre in settembre era seguita l'integrazione della Marina borbonico-siciliana, sancita poi con l'annessione delle Province dell'Italia centrale e meridionale e di quelle siciliane. La linea navale della Regia Marina consiste di 95 unità di varia provenienza (43 sarde, 46 borbonico-siciliane, 3 toscane e 3 pontificie), di cui il 75% a propulsione unica o aggiuntiva alla vela, per un totale di 101.365 tonnellate; 13 piccole unità costituiscono la Flottiglia del Lago di Garda. Un complesso di forze, se non imponente, ragguardevole ma con modesta efficienza; le unità relativamente utilizzabili erano solo 79 (22 a elica, 35 a ruote e 22 a vela), per complessive 77.031 tonnellate e con la disponibilità di 745 cannoni. Principale elemento negativo è la difformità delle unità, risultato inevitabile dell'unione di più Marine eterogenee, che inizialmente limita le possibilità e le capacità operative. Il personale, inquadrato come nella Marina sarda nel Corpo Reale Equipaggi (CRE), è di circa 15.800 uomini. Ministro della Marina è Camillo Benso conte di Cavour, che aveva istituito il relativo ministero a Torino nel gennaio del 1860, staccandolo da quello della Guerra. Organo deliberante per la parte amministrativa e tecnica e consultivo per le questioni operative, è il *Consiglio*

d'ammiragliato di cui il ministro è presidente; l'ordinamento periferico è incentrato su tre dipartimenti marittimi: settentrionale, meridionale e dell'Adriatico con sede rispettivamente a Genova, Napoli e Ancona, retti ciascuno da un ammiraglio; la Marina Mercantile dipende dal ministero della Marina.

21 marzo 1861

- È istituito il **Corpo Fanteria Real Marina**, strutturato su due reggimenti, ciascuno di 2.864 uomini (di cui 81 ufficiali), su tre battaglioni di sei compagnie ciascuno più due compagnie di deposito (152 uomini); armamento di tipo individuale, carabina rigata e sciabola-baionetta e divisa simile a quella del Corpo dei Bersaglieri. I due reggimenti, di stanza uno a Genova e l'altro a Napoli, posti ciascuno al comando di un colonnello, dipendono dai rispettivi comandi di dipartimento per lo svolgimento dei compiti di istituto (a bordo servizi di guardia e a terra di vigilanza e polizia) e dal ministero per la parte amministrativa e disciplinare. Addestrati inoltre agli sbarchi, sono i precursori dell'attuale "Reggimento San Marco". Il regolamento di disciplina è quello in vigore nell'Esercito.
- L'esistente **Corpo della musica** a far data dal 1° aprile è trasferito ai Dipartimenti di Genova e di Napoli; è suddiviso in due bande, ciascuna aggregata ai due reggimenti Fanteria Real Marina per quanto concerne la disciplina e l'amministrazione e con impiego demandato ai dipartimenti. La forza di ciascuna banda è di 42 musicanti; esistono però bande minori imbarcate sulle navi ammiraglie.
- In ciascuna sede di dipartimento è istituita una **Scuola per i novizi e i mozzi**, che opera con una propria struttura sia a terra sia a bordo di navi-scuola.

23 marzo 1954

L'Associazione d'Arma "Gruppi Marinai d'Italia" si trasforma in "Associazione Nazionale Marinai d'Italia. Negli anni '50 con l'avvio dell'ammodernamento della Forza Armata, anche i "Gruppi Marinai d'Italia" ripresero vigore, a tutela degli ideali e valori di fondo comuni tra il personale in servizio permanente e tra quello già posto in congedo dalla Marina Militare. Con Decreto Presidenziale del 23 marzo 1954, le Disposizioni di Legge e Regolamenti succedutisi nel tempo vennero riuniti e aggiornati in uno "statuto", che delineava così un nuovo assetto dell'Associazione: questa assumeva la definitiva denominazione di "Associazione Nazionale Marinai d'Italia" (ANMI). Molti anni sono trascorsi e tanti eventi sono accaduti dal sorgere delle prime Unioni e Società, il nome dell'Associazione è nel tempo mutato, i Soci e i Gruppi si sono moltiplicati, come era nelle aspettative dei Fondatori, ma i principi morali di fondo sono rimasti orgogliosamente i medesimi, così come è confermato e ribadito negli "scopi" dello statuto ANMI, che sembra ricalcare il vecchio comunicato stampa dell'U.M.I. (1911), riscritto in forma più forbita e incisiva.

28 marzo 1941

La **battaglia di Capo Matapan** venne combattuta tra il 28 e il 29 marzo 1941 nelle acque a sud del Peloponneso, fra l'isolotto di Gauda e Capo Matapan, tra una squadra navale della Regia Marina e la *Mediterranean Fleet* britannica (comprese alcune unità

australiane) dell'ammiraglio Andrew Cunningham. La squadra italiana, agli ordini dell'ammiraglio Angelo Iachino, costituita dalla nave da battaglia *Vittorio Veneto*, 8 incrociatori e 13 caccia dirige per Creta per bloccare il traffico mercantile nemico tra l'Egitto e la Grecia. Gli italiani ingaggiano un estenuante inseguimento di 4 incrociatori leggeri e 8 caccia britannici, che tuttavia sono solo l'avanguardia della squadra navale nemica costituita dalle corazzate *Warspite*, *Valiant* e *Barham*, dalla portaerei *Formidable*, e 9 caccia.

Dopo un attacco di aerei inglesi provenienti sia dalla *Formidable* sia da basi a terra, l'ammiraglio Iachino decide di ripiegare anche per il mancato intervento dei velivoli della *Luftwaffe*. Al tramonto, nei pressi di Capo Matapan, si verifica un nuovo attacco contrastato anche dalle emissioni di cortine fumogene per parte italiana.

L'incrociatore pesante *Pola*, colpito da un siluro, si ferma. Iachino, ritenendo le navi britanniche ancora lontane, ordina agli incrociatori pesanti *Zara* e *Fiume* e a 4 cacciatorpediniere di prestare soccorso al *Pola*. Nella notte le navi britanniche serrano le distanze e scoprono, a breve distanza, le navi italiane; aprono il fuoco a bruciapelo affondando gli incrociatori *Fiume*, *Zara* e i due cacciatorpediniere *Alfieri* e *Carducci*. Successivamente anche il *Pola* è affondato. Nel frattempo, il sommergibile italiano *Ambra* affonda l'incrociatore *Bonaventure*. La battaglia, conclusasi con una netta vittoria britannica, evidenziò l'inadeguatezza della Regia Marina ai combattimenti notturni e consegnò temporaneamente alla Royal Navy il dominio del Mediterraneo, infliggendo alla Regia Marina gravi perdite di vite umane (oltre 2.300 morti e 1.100 prigionieri) oltre che materiali.

Matapan rappresenta uno dei momenti più difficili della nostra Marina, un evento che vorremmo non fosse mai accaduto. Il suo racconto è stato molto manipolato, ben al di là della storica ricostruzione della cinematica e della cronologia degli incontri/scontri. Un evento descritto spesso con finalità assolutorie. Molte sono state le giustificazioni addotte, dall'inferiorità tecnica (la mancanza del radar a esempio) alla sfortuna, dalla perfidia dell'avversario alla non conoscenza che anche di notte si poteva combattere. La verità sul sacrificio di Matapan risiede nello spirito aggressivo dei britannici, abituati da sempre a vincere e sfruttare per questo ogni occasione, compresi gli errori avversari. Essi erano e sono formati e soprattutto preparati a sfruttare ogni opportunità, ad andare sempre allo scontro.

A Matapan si confrontarono quindi due metodi, due valutazioni dei costi necessari per raggiungere i risultati, due diverse catene di comando, ma si contrapposero anche la profonda conoscenza dell'avversario che gli inglesi avevano e noi, pur avendone gli elementi, non considerammo e non sfruttammo.

Oggi, ricordando quanto accaduto dovremmo cercare di dare merito ai protagonisti, al loro sacrificio e all'etica che ha mosso i loro passi. Anche in una sconfitta vi sono elementi di grande positività e l'eroe non sempre è colui che risulta vincitore. Questo il nostro tributo al sacrificio dei nostri fratelli della Prima Divisione Navale, all'incredibile spirito di tutti i protagonisti sopravvissuti all'evento che non si lasciarono andare e portarono in porto il *Vittorio Veneto*, pesantemente colpito da un siluro. Essi trovarono dentro di sé la forza di combattere per ancora due anni e mezzo senza tregua, spesso con risultati positivi. Un ringraziamento dal nostro profondo è necessario.

■ ■ ■

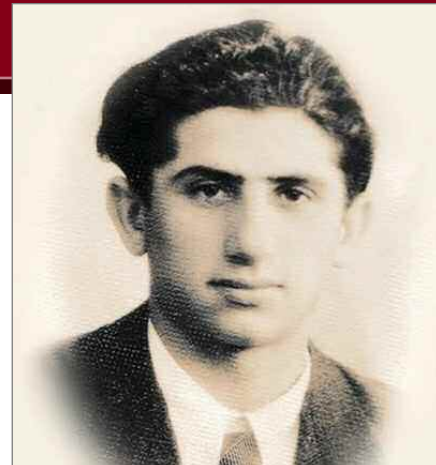


Il marinaio Carmine Crupi

Giovanni Tritto - Socio del Gruppo di Gioia del Colle

Scopo di questo articolo è di rendere i dovuti onori alla memoria di un Marinaio, il Sottocapo Autista Carmine Crupi, nato New York il 19.2.1917 da Crupi Francesco e Vespia Grazia, trascritto all'Anagrafe del Comune di Catona (RC) il 3.1.1934 (sino a oggi erroneamente conosciuto come Carmine Gruppi con intitolazione anche di una via nel Comune di Santeramo in Colle), che il 21 settembre 1943 moriva subito dopo aver compiuto un atto eroico, grazie al quale evitò la distruzione della cittadina e salvò da sicura morte moltissimi suoi abitanti. Allo stesso Militare e all'episodio in questione, per lungo tempo, non è stato dato il giusto rilievo da parte delle Istituzioni, negando così ai più giovani la possibilità di conoscere questo importantissimo fatto storico, impregnato di uno dei più alti valori dell'animo umano: "L'Altruismo", inteso come amore verso il prossimo e disponibilità ad aiutare gli altri. Solo nel 2016, con la delibera n.190 del 30 settembre 2016, fu avviata la procedura che il 21 settembre 2018 ha portato alla re-intitolazione della via intitolata al giovane eroe. Alla presenza di un'ampia rappresentanza dei soci dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia e di una classe del primo circolo didattico Hero Paradiso, il sindaco di Santeramo ricordando ai ragazzi il valore del sacrificio e dell'altruismo nei momenti difficili, ha scoperto la nuova targa toponomastica. Durante la Seconda Guerra Mondiale, un reparto ben armato dell'esercito tedesco in ritirata circondò e si impadronì della polveriera, ubicata alla periferia del comune di Santeramo in Colle, a difesa della quale era stato posto un reparto del Battaglione San Marco di cui Carmine Crupi faceva parte col grado di Sottocapo (autista) e al

quale, sotto la minaccia delle armi tedesche, fu intimata la resa: in caso contrario i tedeschi minacciarono di far saltare la polveriera. Questi nostri marinai si resero subito conto che sarebbe stata assolutamente vana qualsiasi difesa e resistenza, sia per la superiorità numerica dell'avversario, sia per la differenza delle armi e sotto la minaccia dei carri armati accettarono la resa e la consegna delle proprie armi, scongiurando, almeno momentaneamente, la distruzione di parte del centro abitato e una strage di cittadini innocenti, che lo scoppio della polveriera avrebbe sicuramente provocato. I tedeschi avevano però ben altro progetto. Fatti prigionieri i nostri marinai li impegnarono per la posa in opera delle cariche esplosive, che dovevano far saltare tutti i depositi di munizioni della polveriera ubicata nel bosco denominato "la parata". Il sottocapo Carmine Crupi, che aveva probabilmente qualche esperienza per la predisposizione di congegni e di collegamenti vari, intuì il macabro disegno di distruzione che i tedeschi volevano attuare e memorizzò lo schema, che veniva predisposto per i circa 150 depositi nonché il congegno che avrebbe permesso la simultanea esplosione di tutta la polveriera. La sera del 20 settembre 1943 i tedeschi convocarono tutti i marinai del San Marco e comunicarono loro che il compito era terminato e poiché avevano svolto il lavoro con capacità e lealtà, li lasciavano liberi a condizione di abbandonare immediatamente la polveriera. Chi non l'avesse fatto sarebbe stato passato per le armi. Il Crupi, ben conscio del grande pericolo cui andava incontro, finse di allontanarsi e si nascose in una delle grotte presenti nell'avvallamento della stessa zona, desideroso solo



di fare qualcosa per scongiurare i lutti, che l'esplosione della polveriera avrebbe provocato. I tedeschi avevano infatti previsto che durante la loro ritirata per la via che conduceva ad Altamura, cittadina a circa 20 km. dal Comune di Santeramo, appena oltrepassati con tutti i propri mezzi un ponte sito a circa 1500 Mt dall'abitato di Santeramo in Colle, avrebbero fatto saltare tutto. Gli artificieri tedeschi però, azionando a distanza i congegni per provocare l'esplosione, riuscirono solo a far saltare un ponte e successivamente un piccolo deposito munizioni di Casal Sabini, che si trovava sulla stessa via della ritirata, perché l'eroe Carmine Crupi alle prime luci dell'alba di quel 21 settembre 1943, appena i tedeschi abbandonarono la polveriera della "parata", uscì dal suo nascondiglio e coraggiosamente disattivò tutti i congegni che in precedenza erano stati posti, salvando così il Comune di Santeramo in Colle e moltissimi dei suoi abitanti da una immane catastrofe. Solo un animo nobile e generoso poteva compiere un simile gesto e Carmine Crupi lo compì, mettendo a repentaglio la sua stessa vita. Quella stessa mattina, però, il destino si accanì contro di lui perché dopo aver preso la moto di servizio, appena imboccata una strada per il ritorno a Taranto, per fare rapporto su quanto avvenuto al suo Comando, saltò, ironia della sorte, su una mina che pose fine alla sua giovane ed eroica vita. Il Sottocapo Carmine Crupi morì dilaniato dalla mina all'alba del 21 settembre 1943 all'età di 26 anni a Santeramo in Colle (BA), nel cui cimitero venne sepolto (dati ricavati dal libro di sepoltura di detto cimitero).



Il ruolo della Marina Militare in politica estera per la tutela degli interessi nazionali

Renato Scarfi - Centro Studi di Geopolitica e Strategia Marittima (CESMAR)

Anche se la questione dei pescatori mazzaresi sequestrati insieme ai due pescherecci dall'Esercito Nazionale Libico (LNA) del Generale Haftar ha avuto felice esito e i nostri compatrioti sono tornati dalle loro famiglie sani e salvi, dopo circa 100 giorni di prigionia, alcuni osservatori sono rimasti dell'idea che lo Stato italiano avrebbe dovuto attivarsi con maggiore fermezza a loro tutela e, più ampiamente, dei nostri interessi nazionali nel mondo. Tra tutte le innumerevoli proposte per giungere a una rapida soluzione del caso, da più parti si era fatto appello, in particolare verso i militari, per un'azione di forza per l'immediata liberazione. L'evento ha anche fornito motivazioni a coloro che vedrebbero con favore un innalzamento del livello di consapevolezza e assertività della postura dello strumento militare nazionale, in particolare sul mare, special-

mente sulle acque di nostro più diretto interesse, il "Mediterraneo allargato". Senza entrare nel merito giuridico della questione dei pescatori detenuti in Libia, materiale per specialisti di diritto internazionale marittimo, appare opportuno effettuare una rapida riflessione circa il ruolo della Marina Militare a sostegno della nostra politica estera e degli interessi nazionali.

Politica estera e interessi nazionali

Ora, mentre il concetto di politica estera è chiaro e definibile senza eccessive difficoltà, negli ultimi 25 anni è apparso altrettanto chiaro che attorno al concetto di interesse nazionale ci sia molta confusione



Il Generale Haftar



Il "Mediterraneo allargato"



Pescherecci sequestrati



Unità in linea di fila della Squadra Navale della MM





La Farnesina

mentale, che ha finito per renderlo abbastanza ambiguo e pieno di significati diversi. È innanzitutto necessario sottolineare che l'interesse, in politica estera, è un fenomeno relazionale, che coinvolge due o più Stati e che spazia tra conflittualità e collaborazione. Si tratta, in effetti, di una nozione complessa, la cui definizione è legata a una molteplicità di fattori quali le risorse, il territorio, la popolazione di ciascuno Stato e deve, pertanto, essere identificato impiegando un approccio pragmatico, non ideologico.

Gli interessi nazionali si concentrano principalmente sull'esigenza di sicurezza, intesa come protezione dalla minaccia esterna diretta verso sia il territorio sia i cittadini (compresa la sicurezza sanitaria, in primo piano in questo periodo di pandemia) o verso le risorse (energetiche, materie prime, ecc...). Di conseguenza, tra gli interessi nazionali rientrano anche la ricerca e il mantenimento di rapporti e alleanze internazionali, che possano garantire la salute, la libertà e il modo di vivere della propria popolazione, come anche salvaguardare, attraverso un coerente intreccio di relazioni, l'approvvigionamento di materie prime e di energia (importazione, estrazione, ecc...) e l'esportazione dei prodotti finiti a prezzi e condizioni vantaggiose per la crescita economica del proprio Paese.

Tuttavia, la vasta gamma di quelli che possono essere definiti gli interessi nazionali non si esauriscono con il soddisfacimento del solo aspetto economico o di sicurezza, ma riguardano anche energia,

conoscenza, valori, alimentazione, comunicazioni, legami con i connazionali all'estero e tecnologia. In sostanza, tutti i grandi temi che investono l'intera sfera della vita, della storia, della cultura di un popolo. Come si comprende benissimo, i nostri interessi complessivi oggi vanno ben oltre le Colonne d'Ercole e si estendono in tutto il mondo. Sono interessi globali.

Nell'affrontare l'argomento vale la pena sottolineare che, per garantire i propri interessi nazionali, uno Stato ha a disposizione molti strumenti, i più importanti dei quali sono conosciuti come corpo diplomatico e Forze Armate.

Le ambasciate all'estero hanno appunto questa funzione e diplomatici e militari ne fanno sempre parte.

Ma quando, dove e come è conveniente tutelare gli interessi nazionali attraverso l'uso della forza? In uno Stato democratico lo strumento militare è sempre sottoposto alla politica, che ne decide consistenza e obiettivi. Si comprende immediatamente, quindi, che una postura più assertiva dello strumento militare e ogni azione



che richieda l'uso della forza sono suscettibili a una decisione politica.

In tale ambito, il decisore fa le sue scelte dopo aver attentamente valutato tutte le variabili in gioco (politiche, economiche, giuridiche, ecc.) e aver sentito i rappresentanti militari circa la fattibilità dell'eventuale operazione (disponibilità di mezzi, addestramento del personale, esperienza specifica, ecc.). Il militare, infatti, è il solo che può fare una valutazione oggettiva del teatro delle operazioni e indicare se è operativamente possibile raggiungere gli obiettivi indicati dalla politica. Solo uno stretto e sincero dialogo tra il decisore politico e il militare permetterà, quindi, di garantire che gli obiettivi siano politicamente accettabili e operativamente ottenibili.

L'azione militare

L'azione militare viene normalmente decisa dopo che l'azione diplomatica e le eventuali misure economiche hanno fallito, ma anche per sostenere un'attività diplomatica più assertiva, susseguente alla volontà politica di ricorrere eventualmente all'uso della forza per tutelare gli interessi nazionali, siano essi la salvaguardia dell'incolumità dei propri cittadini che la difesa dei legittimi obiettivi economici e politici della Nazione, qualora questi vengano lesi o minacciati da comportamenti aggressivi e sprezzanti dei principi di legalità internazionale.

Si tratta di un'opzione che ha lo scopo di far cambiare l'atteggiamento dell'avversario, inviando un chiaro messaggio circa la disponibilità a usare la forza qualora la controversia non trovi una composizione pacifica e rispettosa del diritto internazionale.

Per avere un'idea più precisa possibile circa la fattibilità e il grado di successo dell'eventuale intervento militare, al decisore politico viene presentato un ventaglio di opzioni operative, le quali tengono conto dell'area di operazioni, da cui deriva l'identificazione delle forze da impiegare, delle possibili linee di azione proprie e delle ipotizzabili azioni dell'avversario.

Se l'obiettivo da colpire si trova a una distanza di non più di 1.000 km dalla costa, per esempio, un'eventuale azione dimostrativa potrebbe essere il lancio di missili sulle principali infrastrutture, con conseguente rilevante danno economico alla

controparte. Tale soluzione non comporterebbe impiego di personale a contatto con l'avversario, annullando ogni possibilità di proprie perdite umane e consentirebbe di inviargli un chiaro avvertimento. Un esempio di tale azione è stata l'Operazione "Hamilton" con la quale, nell'aprile 2018, navi francesi, statunitensi e britanniche hanno lanciato missili su obiettivi siriani sulla costa e nell'entroterra.

Volendo portare un attacco più preciso si potrebbero poi impiegare dei caccia imbarcati contro una serie di obiettivi selezionati. Ciò permetterebbe una maggiore efficacia e selettività dell'azione.

Qualora, invece, si rendesse necessaria un'azione con la partecipazione di unità su terra come, per esempio, la liberazione di connazionali/ostaggi, l'opzione più plausibile sarebbe quella di un *blitz* delle Forze Speciali, eventualmente sostenuto da un *mix* di azioni diversive tra quelle predette. Una volta decisa l'intensità e gli obiettivi dell'operazione, variabili dipendenti dall'importanza politica che viene attribuita a un determinato interesse nazionale, il decisore militare individua i mezzi e i reparti più idonei allo scopo, considerando la collocazione geografica, le caratteristiche infrastrutturali degli obiettivi e le previste forze avversarie. Ogni Forza Armata ha, infatti, proprie caratteristiche peculiari che permettono di impiegare al meglio il Reparto più adatto alla specifica missione. Il fattore determinante è, tuttavia, la distanza da coprire per raggiungere l'obiettivo e l'indipendenza negli spostamenti. Entrano, quindi, in gioco, capacità quali la possibilità di pronto rischieramento delle forze, la necessità di autorizzazioni di autorità straniere per l'attraversamento degli spazi aerei nazionali¹ o per il rischieramento su altrui territorio, la possibilità di essere autosufficienti sotto il profilo sia operativo sia logistico, la dipendenza circa il rifornimento di materiale di armamento o di carburante per i mezzi impiegati.



Azione di Entebbe: il commando di Sayeret Matkal con la Mercedes che usarono per ingannare gli ugandesi (foto IDF)

In tale ambito, la Marina può vantare una naturale capacità *expeditionary*, in quanto composta da unità permanentemente autosufficienti che posseggono capacità difensive e offensive, in grado di essere sede di comando complesso e di spostarsi autonomamente con immediatezza e senza necessità di alcuna autorizzazione da parte di Autorità straniere, permettendo la proiezione di potenza a qualunque distanza, senza vincoli territoriali e in qualunque condizione meteorologica, a tutela degli interessi nazionali.

L'autonomia di spostamento è fondamentale perché, come è facilmente intuibile, la necessità di autorizzazione per appoggiarsi a basi su territorio straniero o di sorvolare lo spazio aereo di altri Paesi implica importanti limitazioni operative e comporta un pericolo per la segretezza dell'eventuale operazione, elemento determinante per assicurare la sorpresa e il successo dell'azione o del *blitz*.

Tuttavia, qualora gli obiettivi si trovassero nell'entroterra spinto e non fossero in alcun modo raggiungibili dal mare, sarebbe

probabilmente indispensabile coinvolgere Governi stranieri come, per esempio, è successo per l'operazione "Mivtsa" Kadur Ha-ra'am" (Fulmine) con la quale, nella notte tra il 3 e il 4 luglio 1976, le Forze Speciali israeliane liberarono numerosi ostaggi custoditi dalle Forze ugandesi all'interno dell'aeroporto della città di Entebbe. Nell'occasione, considerate anche le tecnologie di scoperta disponibili al tempo, i C-130 israeliani riuscirono ad atterrare sulla pista senza essere scoperti e ciò fu decisivo per il successo dell'operazione. A missione compiuta gli *Hercules* fecero una sosta tecnica a Nairobi per poi proseguire il volo verso Tel Aviv con tutti gli ostaggi a bordo².

Nel caso, invece, di obiettivi raggiungibili dal mare (anche a notevoli distanze), essi potrebbero essere colpiti con missili da crociera, come successo nel caso delle guerre in Iraq. Molte unità di superficie italiane, per esempio, già dispongono di *cruise missiles* e molti missili anti-nave sono stati riadattati per un eventuale attacco al suolo, anche se con gittata

Note

1 Lo spazio aereo nazionale è l'equivalente aeronautico delle acque territoriali, ovvero la porzione di spazio aereo che insiste sopra il territorio e le acque territoriali a esse adiacenti e sotto la sovranità di uno Stato. Fisicamente si estende dalla superficie terrestre fino ad una quota di 100.000 ft, dove per convenzione non è più possibile sostenere un aeromobile grazie alla forza aerodinamica. Da lì in poi non si vola più, ma si viaggia nello spazio.

2 In effetti all'appello mancavano una donna anziana, ricoverata in ospedale (e di cui non si seppe più nulla) e un ostaggio israeliano, che non rispettò le indicazioni delle Forze Speciali e fu abbattuto per errore nel corso dell'irruzione nel terminal.





Nave Bergamini



Il Cavour in navigazione

al momento limitata a 200-300 km. A similitudine di altre marine, per una maggiore efficacia e flessibilità operativa sarebbe però opportuno che le navi fossero armate con missili da crociera o con artiglierie a lungo raggio, capaci di colpire all'occorrenza anche bersagli collocati ben all'interno del territorio avversario e lontani dalla costa. In tale ambito è inte-

ressante osservare come la capacità *strike* in profondità non necessiti di grandi piattaforme lancianti. Un esempio è costituito dalle Corvette russe "Buyan-M", che hanno eseguito attacchi al suolo a distanze superiori ai 1.000 km in Siria nel 2015. Le attuali capacità *strike* della Marina Militare sono rappresentate dai missili Mk2/A, eredi dell'Otomat "Teseo",

missile antinave riadattato per l'attacco al suolo e la cui portata supera di poco i 200 km. Il missile può oggi essere imbarcato a bordo di Cacciatorpediniere classe "Duilio" (Orizzonte), di Fregate classe "Bergamini" (Fremm) e anche sui nuovi Pattugliatori classe "Thaon di Revel". In tale ambito, non va dimenticato che le Fregate classe "Bergamini" potrebbero impiegare anche missili da crociera a lungo raggio con la semplice e poco costosa modifica di un locale attualmente adibito al trasporto truppa, dove potrebbe essere installato un lanciatore Sylver A70 (SYstème de Lancement VERTICAL), in grado di lanciare missili quali il francese MDCN "Scalp", missile navale da crociera (Missile De Croisière Navale) con circa 1.000 km di gittata, già impiegato dai transalpini nel corso della citata Operazione "Hamilton". A ciò va aggiunto che la Fremm GP (General Purpose) nasce con una forte vocazione di proiezione di potenza oltremare, poiché può essere un'efficace base di partenza per le operazioni delle Forze Speciali, in quanto può imbarcare tre battelli veloci, ha un'eccellente capacità di bombardamento di precisione, ottima difesa aerea a medio raggio nonché validi sistemi di comando e controllo³.

Qualora, invece, si decidesse per un'azione più precisa si profilerebbe l'impiego di aerei. In questo caso per la scelta circa il Reparto più adatto avrebbe moltissimo peso la posizione geografica dell'obiettivo. Tenuto conto che la situazione geopolitica è tale che le minacce possono provenire solo da oltremare, è in quella direzione che appaiono ipotizzabili eventuali azioni militari.

In tale ambito gli equipaggi di volo della Marina sono addestrati a operare da piattaforme navali in ogni condizione meteorologica, mentre per l'impiego dei mezzi aerei dell'Aeronautica interverrebbero le limitazioni al sorvolo, prima ricordate, ovvero la necessità di lunghi tragitti di andata e ritorno da basi sicure, che esporrebbero velivoli e piloti alla possibile scoperta e all'immaginabile reazione da parte delle Forze avversarie.

Note

3 Il lupo mangia chi pecora si fa,
Difesa online

In merito, si stanno ultimamente verificando alcuni ritardi nell'assegnazione alla Marina degli aerei da combattimento F-35B (versione navale del velivolo, espressamente finalizzata all'impiego su portaerei senza catapulta, come il *Cavour*), determinati da motivazioni industriali e da contrasti al Vertice circa le priorità da attribuire alla questione. Ciò sta rallentando il raggiungimento della piena capacità operativa della portaerei *Cavour*.

Appare opportuno sottolineare, una volta di più, che la mancanza di adeguati mezzi aerei su una nave che sarebbe già pronta a ospitarli, indebolisce l'operatività della flotta nel suo complesso, privando la politica estera nazionale ed eventualmente l'Unione Europea di un importante strumento di presenza (dopo la *Brexit* solo la Francia e l'Italia hanno una portaerei) sulle acque di un mare economicamente fondamentale, che sta diventando sempre più conteso.

Per quanto attiene alla possibilità di effettuazione di un *blitz* con Forze Speciali, la discriminante principale sarebbe costituita dalle caratteristiche infrastrutturali e di collocazione geografica dell'obiettivo. Le Forze Speciali dell'Esercito si distinguono per capacità, esperienza e professionalità per le operazioni all'interno del territorio avversario. Tuttavia, non sono addestrate per operare con punto di partenza e di rientro sul mare.

Nel caso di obiettivi raggiungibili dal mare il personale più idoneo sarebbe, quindi, il Gruppo Operativo Incursori (GOI), in quanto formato e addestrato a compiere operazioni speciali originate dal mare con obiettivi che possono essere unità navali, piattaforme estrattive e infrastrutture poste sulla costa ma anche a ragguardevole distanza all'interno del territorio avversario. Il GIS dei Carabinieri è prevalentemente addestrato a operare su territorio nazionale e già discretamente impegnato in Patria nel contrasto alla criminalità organizzata e al terrorismo internazionale. Per quanto attiene alle Forze Speciali dell'Aeronautica valgono le stesse valutazioni geografiche fatte per l'Esercito, derivanti dalla specifica formazione e addestramento che, come sottolineato dalla stessa Forza Armata, sono indirizzate al soddisfacimento delle missioni più spiccatamente aeronautiche come le *Airfield Seizure* (operazioni di conquista di aeroporti) e la predisposizione di *Assault Zone*.



Gruppo Operativo Incursori (GOI)



Due boarding teams
del pattugliatore d'altura
Comandante Foscari (P-493)
della Marina Militare

Conclusioni

Con approccio realistico, possiamo affermare che la manifestazione di una credibile volontà di usare la forza, se necessario, è e sempre rimarrà un'importante componente delle relazioni internazionali. Un elemento che, quando adeguatamente impiegato, assieme alla diplomazia permette di raggiungere gli obiettivi strategici prefissati. In tale ambito, uno strumento militare addestrato, efficiente, operativo e dotato di moderni mezzi/armi è indispensabile, affinché la voce della diplomazia sia ascoltata con più attenzione dall'interlocutore.

Un tale strumento militare, però, presuppone anche di adeguate capacità *strike* ed *expeditionary*, le sole in grado di permettere di dare maggiore "peso" alle istanze della diplomazia. Mancando queste lo strumento militare, nelle sue varie e importanti componenti, può rimanere adeguato alla difesa ma non a sostenere in maniera efficace la politica estera nazionale.

In sostanza, per tutelare gli interessi nazionali, che nel nostro caso abbiamo visto sono variegati e globali, risulta spesso importante la percezione che l'interlocutore ha di noi. Il concetto di deterrenza si basa proprio sulla convinzione dell'interlocutore circa l'altrui disponibilità all'impiego di adeguati strumenti militari e la volontà di usare la forza, se necessario, per tutelare più efficacemente i propri interessi economici, politici e di sicurezza. Ciò scoraggia gli eventuali avversari dall'effettuare azioni aggressive o comunque lesive dei legittimi interessi e del prestigio nazionali, permettendo di accrescere il potere di persuasione della diplomazia e di influire sulla linea di condotta dell'avversario del momento senza essere costretti a effettuare azioni militari.

Una chiara intenzione politica di avvalersi, se necessario, della forza per il conseguimento degli obiettivi strategici nazionali e l'acquisizione di un'adeguata e credibile capacità militare, rappresentano, pertanto, un forte deterrente alle aggressioni e incentivano l'eventuale avversario alla negoziazione nel caso di disparità di vedute/obiettivi.

Ma per tutelare adeguatamente gli interessi nazionali bisogna avere chiari prima di tutto gli obiettivi da perseguire e i limiti oltre i quali ogni negoziazione è fuori discussione. E quali sono gli interessi nazionali dell'Italia? Sono chiaramente definiti?



Polo Industriale di Porto Marghera

La definizione degli interessi nazionali e la capacità di realizzarli sono fondamentali per il futuro di qualsiasi Paese. I *leader* politici hanno la missione di garantire la sicurezza della Nazione nel contesto internazionale, di promuoverne valori e principi, di accrescere il prestigio dello Stato e il benessere economico e sociale dei propri cittadini. Un lavoro ancor più difficile in un mondo come quello attuale, estremamente fluido e dagli scenari mutevoli, flessibili e imprevedibili, che fanno emergere sempre nuove minacce alla sicurezza e alla libertà. Tutti gli Stati sono, infatti, alla ricerca delle strategie più idonee a promuovere la propria sicurezza e a garantire il loro stile di vita e, che lo si voglia ammettere o meno, le maggiori minacce alla nostra economia, sicurezza, prestigio e libertà non arrivano da crisi sviluppate nell'entroterra dei vari continenti, ma dalle coste e dal mare ed è in questo particolare ambiente operativo che esse vanno principalmente contrastate. È necessario essere pronti a intervenire sul mare per mantenere la propria libertà, che significa conservare la possibilità di esprimere scelte autonome e indipendenti.

Lo strumento navale, quindi, ha un ruolo fondamentale a sostegno della politica estera che è così in grado di elaborare politiche di contenimento più efficaci, dirette ad arginare comportamenti aggressivi o politiche espansionistiche da parte degli avversari del momento, al fine di tutelare gli interessi nazionali, come l'accesso ai mercati e alle materie prime o risorse di rilevanza strategica.

Parafrasando *Limes*, possiamo dire che nessun Paese "...è solido se trascura la dimensione liquida..."⁴.

Un discorso che vale ancor più per l'Italia, media potenza a forte connotazione marittima e con un'industria basata sulla trasformazione, il cui interesse economico prevalente è quello di garantire la sicurezza delle rotte commerciali marittime internazionali e la possibilità di libero sfruttamento delle risorse, ma i cui interessi strategici, come abbiamo visto, sono estremamente estesi e variegati, in un mondo ormai globalizzato. È, pertanto, indispensabile giocare un ruolo globale più attivo sulle acque del Mediterraneo e, più in generale, sugli oceani del mondo, perché oggi eventi geograficamente molto distanti da noi hanno profonde e quasi immediate implicazioni geopolitiche anche sulla nostra economia e sul nostro modo di vivere.

Una più assertiva postura nazionale sul mare permetterebbe di assolvere al meglio la missione di tutela del prestigio e degli interessi del Paese e uno strumento navale credibile, addestrato e operativamente pronto consente di supportare al meglio la politica estera nazionale, avendo la capacità di usare efficacemente la forza ovunque sia necessario ed essendo disposti a impiegarla qualora la deterrenza e la diplomazia si dovessero rivelare inconcludenti.

In un momento storico nel quale regnano frammentazione e disordine mondiale, fare finta di nulla non risolve i problemi e permette alla minaccia di crescere e prosperare.

Note

4 Lucio Caracciolo, *Limes*, 7/2019



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

**ACQUISTO RISERVATO
AI SOLI SOCI**

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

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

Per ordinare telefonare ai numeri
06 60.67.46.18 - 335 84.44.113

oppure inviare una mail a:
pubblistroma@gmail.com

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

NOVITA'



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

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

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

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

SCALDACOLLO
in morbido pile
taglia unica
elasticizzata

ZUCCOTTO
Interno lana Thinsulate, per basse temperature.



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

CAPPOTTA TIPO MARINAIO
invernale medio pesante.

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

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

1/3/1921 - 1/3/2021

**Centenario della costituzione
del Gruppo ANMI "MAVM Vittorio Manzoni" di Lecco**

