Marinai d'Italia

"Una volta marinaio... marinaio per sempre"

MENSILE
DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

Varo del *Montecuccoli*

Anno LXV
n. 4/5 • 2021
Aprile/Maggio

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

la Rubrica di Anita

VACCINI
Oggi come ieri mai temerne!

Mai come oggi la parola "vaccino" è quella che più sentiamo pronunciare. Se ne parla in radio, in TV, sui social, tra amici e conoscenti anche solo per sapere gli altri cosa ne pensano. Inutile negarlo: il vaccino è la chiave di volta per uscire da questa terribile pandemia che, da ormai più di un anno, condiziona le nostre vite, le nostre relazioni, le modalità di lavoro e gli spostamenti.
È la soluzione a una tempesta che ci ha colto impreparati, che ci ha cambiati, ma che abbiamo saputo affrontare. È la speranza che abbiamo per tornare alla normalità, a quello che ci manca e che davamo per scontato.
Ed è proprio dal vaccino che ha inizio la mia rubrica. Tranquilli: non mi soffermerò su nomi, dosi, primule di rinascita o altro ancora. La mia curiosità mi porta a Chioggia, a incontrare "virtualmente" il Presidente Emerito Giorgio De Bei. Classe 1939, voce ferma e profonda, Giorgio mi racconta che entra in Marina per il servizio di leva, ma con un desiderio particolare: quello di poter fare il tipografo a bordo. Sogno non realizzato, anche se ancora oggi il ricordo di quel periodo lo accompagna con nostalgia. E tra i ricordi vi è quello della vaccinazione.
"*Erano i primi mesi del 1960 quando ci comunicarono che avremmo dovuto fare il vaccino. All'epoca voci di corridoio volevano che dopo la somministrazione sarebbe arrivata la febbre, dolori muscolari e che il seno, parte su cui si faceva l'iniezione, sarebbe aumentato. Da una parte la leggenda, dall'altra l'aspettativa di noi giovani. Ricordo che ero a La Spezia e una sera dopo cena insieme agli altri commilitoni uscimmo fuori dalla camerata, ci mettemmo in fila a torso nudo, uno dietro l'altro, appaiati. Gli infermieri, senza farci entrare in nessuna stanza, procedevano spediti nelle somministrazioni. Qualcuno fingeva di svenire prima del vaccino, forse per paura. L'ordine però era irremovibile: occorreva farlo e basta. Una modalità spartana, ma non ebbi nessuna conseguenza*".
Dopo il periodo di reclutamento a La Spezia, Giorgio viene destinato a Livorno e qui, a distanza di un anno e prima di andare a Roma, effettua il secondo vaccino. "*La modalità fu simile anche se piuttosto che in corridoio il vaccino me lo fecero in una stanza. Nessun fastidio o sintomo nemmeno in quel caso*". Dopo venticinque mesi di leva, il congedo. Oggi ormai ultra ottantenne Giorgio si è vaccinato per il COVID-19 e il paragone è presto fatto: "*All'epoca non vi erano tutte le attenzioni che abbiamo avuto ora: non ci facevano attendere quindici minuti dopo la somministrazione, né ci veniva consigliato di stare a riposo. Una volta fatto il vaccino andavamo subito a letto. Di uguale è rimasto il fatto che anche dopo le due dosi del vaccino Pfizer non ho avuto sintomi*".
Una roccia il Presidente De Bei, Emerito visto che dopo gli ottanta anni non ci si può più candidare: una carica non elettiva la sua, ma a vita. Un Gruppo, quello ANMI di Chioggia, composto da circa duecento soci, anche se nell'ultimo anno il COVID-19 non ha aiutato la socializzazione: la sede è chiusa e non potersi vedere allontana un po'. Un Gruppo che però ha resistito bene alla pandemia, almeno da come mi dice: "*Abbiamo purtroppo perso un socio, avente già patologie pregresse. I pochi altri che sono stati affetti da COVID-19 sono guariti tutti. In generale però Chioggia è una tra le città del Veneto a non aver avuto tanti contagi e mi piace pensare, ma senza nessuna pretesa scientifica, che forse i vaccini che molti di noi fecero tanti anni fa e l'aria di mare possano aver aiutato il nostro organismo*".
Una riflessione umile quella del Presidente, che sia chiaro. Di una cosa però è sicuro: l'utilità del vaccino. Gli chiedo se lo consiglierebbe e mi risponde: "*Certo, a tutti. Occorre farlo*". Terminiamo la nostra piacevole chiacchierata con un'immagine meravigliosa di Chioggia: "*Abbiamo una spiaggia lunga 7 chilometri. Il Po, l'Adige e il Brenta arricchiscono il litorale di sabbia e il nostro pesce è buonissimo!*".
In attesa di poter tornare presto a mangiare seppioline e moleche, di cui il Presidente mi ha fatto venir voglia, navighiamo insieme questo ultimo miglio e buona vaccinazione a tutti!

Errata Corrige

Nel numero di Marzo 2021 del Giornale, in 4^ di copertina, è stato riportato in maniera erronea il nome dell'intestatario del Gruppo di Lecco (MAVM Vincenzo Manzoni anziché **MAVM Vittorio Manzoni**). La redazione si scusa con i lettori e con il presidente del Gruppo, Sig. Stefanio Milani.

Marinai d'Italia/Diario di Bordo
Anno LXV
n. 4/5 • Aprile/Maggio 2021

Direttore responsabile
Angelo Castiglione

Vicedirettore
Innocente Rutigliano

Redazione
Alessandro Di Capua, Gaetano Gallinaro, Massimo Messina, Daniela Stanco, Bernardo Tortora

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

Sito web www.marinaiditalia.com
E-mail giornale@marinaiditalia.com

Iscrizione n. 6038
Reg. Trib. Roma 28 novembre 1957

Progetto grafico e impaginazione
Roberta Melarance

Stampa Mediagraf
Viale della Navigazione Interna, 89
35027 Noventa Padovana

Numero copie 37.500

Codice fiscale 80216990582

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

C.C. Postale
n. 26351007
ABI 07601 - CAB 03200 - CIN O
IBAN: IT 74007601032000000026351007
Codice B.I.C. BPPIITRRXXX

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

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

Sommario

2 **Editoriale** del Presidente Nazionale

4 **L'ammiraglio Romolo Polacchini a BETASOM e la "vicenda Grossi"**

13 **Vita di Mare e ANMI** *visti da una donna*

14 **Lettera a mio padre**

16 **Marina Militare e Olimpiadi**

22 **Eugenio Ghersi**
Ufficiale di Marina, medico ed esploratore

28 **Andrea Gaglione**
La mia guerra da IMI (Internati Militari Italiani)

31 Cultura e Comunicazione **Una sfida per l'ANMI**

32 **La demolizione delle navi da battaglia *Italia* e *Vittorio Veneto***

34 **La Marina verso lo spazio**

42 In ricordo dell'ammiraglio **Giuseppe Arena**

45 Compleanni speciali
La Banda Musicale della Marina Militare apre la serata finale del Festival di Sanremo 2021

48 **Accadde Oggi**

51 **Diario di Bordo**

Il 26 marzo 2021, la portaerei *Cavour*, in rientro nel porto di Norfolk (USA), ha completato le prove in mare e acquisito la certificazione per l'impiego operativo dell'F-35B, il velivolo da combattimento del programma *Joint Strike Fighter* con capacità di decollo corto e atterraggio verticale (STOVL - *Short take Off and Vertical Landing*), di prossima dotazione alla Marina Militare in sostituzione degli AV8B-plus

Caro Socio, Ti scrivo...

La “lettera aperta” di questo numero trarrà spunto da due fatti di cronaca più o meno recenti, che devono suscitare riflessioni meditate e che possono rappresentare il preambolo idoneo per approfondire la prima affermazione del terzo compito previsto dallo Statuto “Tutelare il prestigio dei marinai d’Italia, alimentare e cementare in essi il sentimento della reciproca solidarietà e rendere sempre più stretti i vincoli fra loro e i marinai in servizio”.

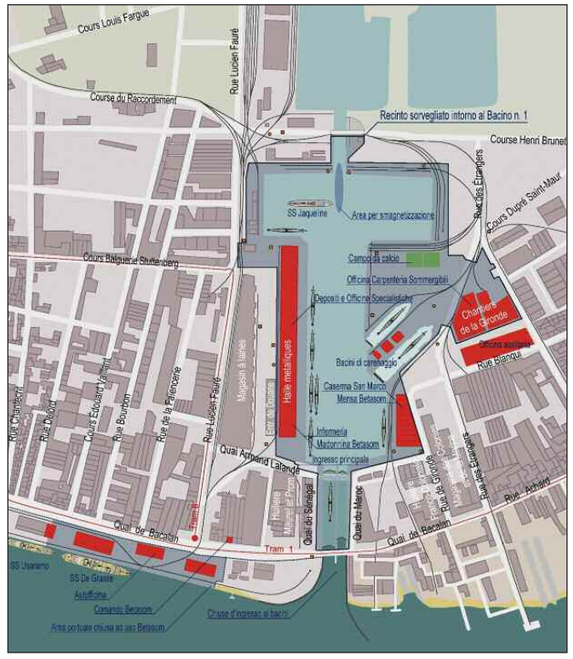
Procedendo per ordine cronologico, il primo evento si riferisce all’esibizione di un cantante nel corso della quarta serata del 71^ festival di Sanremo, che si è presentato in scena, tra un accenno all’Inno di Mameli e una marcia nuziale, vestito interamente di piume bianche e payette, con in mano il Tricolore, poi lasciato cadere a terra sulle scale del Teatro Ariston. Nelle intenzioni dell’artista, pare che la performance dovesse richiamare alla memoria il quadro di Eugène Delacroix: “La libertà che guida il popolo”, anche se nell’opera il vessillo era quello francese.
Sin da subito molti telespettatori non solo non hanno apprezzato lo spettacolo, ma offesi hanno ritenuto l’esibizione un vero e proprio oltraggio alla bandiera italiana. In un periodo, così difficile e travagliato, con un numero di deceduti che ormai ha superato le 100.000 unità, l’Italia dovrebbe ritrovarsi unita di fronte al comune nemico invisibile del Coronavirus, attaccandosi con forza ad alcuni simboli fondamentali e di riferimento, quale è appunto la bandiera nazionale. Tutti noi ricordiamo il tricolore sventolare su tanti balconi nei giorni tristi del lockdown, durante i quali, chiusi in casa, seguivamo con ansia le notizie dei telegiornali e trovavamo un momento di serenità, affacciandoci dai balconi per cantare con orgoglio l’inno nazionale con il tricolore in mano. Quella unione spontanea ha permesso a tutti noi di non sentirci soli e di combattere insieme e uniti le difficoltà. In nome di quella bandiera molti Italiani o hanno sacrificato la propria vita o prestano servizio attivo in tutto il mondo, anche lontano dai propri affetti. L’articolo 12 della Costituzione, riportato nei “Principi fondamentali” della nostra Carta, sancisce il valore della bandiera italiana in poche, semplici, essenziali, ma significative parole, descrivendone la foggia: «La bandiera della Repubblica è il tricolore italiano: verde, bianco e rosso, a tre bande verticali di eguali dimensioni».
La bandiera è, quindi, il simbolo della Repubblica italiana e per questa ragione il suo uso e la sua cura sono tutelati e protetti dalla legge. In particolare è previsto il reato di vilipendio alla bandiera, che sanziona tutti gli atti finalizzati alla distruzione o al danneggiamento della bandiera: è vietato, a esempio, bruciare la bandiera durante una manifestazione. Alla base di questo divieto vi è il dovere di rispettare i simboli dello Stato. Ricordando questi principi, è nata la profonda disapprovazione, che trasversalmente si è diffusa fra i Cittadini. Sono stati presentati esposti e denunce. Tutte le Associazioni d’Arma e alcuni Alti Ufficiali in servizio hanno rappresentato con forza la loro indignazione, ma quello che lascia più perplessi e amareggiati è constatare che l’esibizione è andata in onda, vista da milioni di persone, fra i quali anche molti giovani, che vedono in quel cantante un esempio da emulare, e nessuno è intervenuto prontamente o subito dopo per stigmatizzare l’evento. Come se tutto fosse normale e naturale!
A tal riguardo, nel nostro microcosmo, mi piace ricordare come non di rado il Comandante accettante l’incarico, stringendo a sé la bandiera, la bacia con devozione e amore. E ciò è avvenuto anche in alcuni Gruppi dell’Associazione.

Il secondo fatto risale a fine marzo. Un Ufficiale Superiore della Marina Militare, in servizio presso lo Stato Maggiore della Difesa, viene arrestato per spionaggio in flagrante, cioè mentre incassava una somma di denaro da un Ufficiale russo, al quale consegnava documenti riservati. L’accusa è molto pesante, in quanto riguarda il procacciamento di notizie concernenti la sicurezza dello Stato, spionaggio politico e militare, diffusione di notizie di cui è vietata la divulgazione. Qualsiasi siano le giustificazioni addotte a discolpa non possono giustificare un atto così ignobile ed esecrabile, soprattutto perché commesso da un militare nonché Ufficiale.
Come ho anticipato i due fatti di cronaca, appena ricordati, molto diversi fra di loro, hanno, però, un minimo comune denominatore. Un comportamento negativo, che determina danni e ripercussioni anche sull’immagine e sul prestigio di simboli e Istituzioni.
“Tutelare il prestigio dei marinai d’Italia, alimentare e cementare in essi il sentimento della reciproca solidarietà e rendere sempre più stretti i vincoli fra loro e i marinai in servizio” sono tre impegni di grande onere e solo il loro conseguimento contemporaneo ci consente di affermare di aver onorato il nostro compito.
“Tutelare” inteso come difendere, proteggere, salvaguardare, preservare contro eventuali danni, offese o altre azioni illecite il prestigio dei marinai d’Italia. Ognuno di noi è chiamato in causa e non dobbiamo temere di assumerci la nostra responsabilità, che è un concetto che può avere una valenza diversa a seconda del contesto e della circostanza in cui viene utilizzato. “Portare il solino” non solo sulla divisa sociale durante gli eventi, ma anche e soprattutto nel cuore e nella mente, implica l’assunzione di responsabilità, che è un affermazione molto usata, ma non sempre ben compresa. È il dovere di rendere conto di atti, avvenimenti e situazioni in cui si ha una parte, un ruolo determinante; un obbligo che deriva dalla posizione che si occupa, dai compiti e dagli incarichi che si sono assunti. In pratica è la situazione per cui un soggetto giuridico, consapevole delle conseguenze dei propri comportamenti, è tenuto a rispondere della violazione di un obbligo o comunque di un atto illecito.
Ognuno di noi ha delle responsabilità, a livello sia familiare sia sociale, che implicano un determinato comportamento, anche nel quotidiano. Esprimere pensieri, parole, emozioni, assumere atteggiamenti e posizioni producono degli effetti non solo direttamente sulla nostra vita, ma possono incidere pure sulla società circostante. Dare l’esempio e trasmettere i giusti messaggi, soprattutto nei riguardi delle nuove generazioni, che possono essere attirate da falsi valori, deve essere la stella polare da seguire.
Noi Marinai abbiamo con la nostra storia, scritta da uomini e donne di grande spessore e valore, e le nostre tradizioni costruito una reputazione e fama invidiabile, che abbiamo l’obbligo di tutelare con il nostro comportamento quotidiano.
“Alimentare e cementare il sentimento della reciproca solidarietà” vengono naturali per tutti coloro, che hanno vissuto esperienze simili. L’imbarco e la vita militare in genere portano a stringere rapporti e legami forti, dove la solidarietà trova la sua immediata collocazione. Ancora di più avviene nelle famiglie. L’ANMI è una grande famiglia allargata, che riunisce non solo chi è appartenuto o appartiene senza distinzione di grado, alla Marina Militare e che, nello spirito di appartenenza, continuità e unità alla Forza armata, consapevole dei propri doveri verso la Patria, intende continuare a servirla in ogni modo e in ogni tempo, ma anche tutti coloro che condividono i valori e tradizioni della Marina Militare. E la solidarietà, intesa come atteggiamento spontaneo, rispondente a una sostanziale convergenza o identità di interessi, idee, sentimenti, risulta essere trasmissibile ad altre persone con estrema facilità, se esiste la giusta predisposizione. E se ciò avviene, assume, per noi, una valenza importante, perché essa rappresenta una fondamenta irrinunciabile, su cui costruire un rapporto associativo forte e pronto ad affrontare qualsiasi avversità. Una tangibile conferma dell’esistenza all’interno dell’ANMI di tale solidarietà l’ho avuta a Pasqua, quando ho letto che un Gruppo del Centro Italia, essendo venuto a conoscenza di un Socio in grande difficoltà, senza casa e con problemi anche ad assicurarsi il pasto giornaliero, è intervenuto spontaneamente con immediatezza ed efficacia, dando prova, ancora una volta, se per caso ce ne fosse la necessità, che noi Marinai siamo sempre pronti ad aiutare uno di noi in sofferenza.
“Rendere sempre più stretti i vincoli fra loro e i marinai in servizio” rappresenta un completamento naturale sia all’interno sia all’esterno dell’Associazione. Se esiste solidarietà fra i Soci, non c’è dubbio che i rapporti sono veri e solidi e con la frequentazione, l’aggregazione e la comunicazione (di fondamentale importanza in questo specifico periodo) possono solo consolidarsi e rafforzarsi.
Il personale in servizio rappresenta per noi la continuazione di quello che abbiamo fatto precedentemente. Li ammiriamo, li rispettiamo e offriamo loro la nostra disponibilità in termini non solo “operativi”, ma anche “affettivi”. Come un successo della Marina Militare o un riconoscimento “ad personam” lo viviamo con grande soddisfazione e orgoglio, così un lutto fra il personale in servizio trova la nostra sincera partecipazione. Tutti coloro che hanno partecipato all’ultimo raduno, svolto a Salerno nel 2019, hanno ancora negli occhi la perfetta sintonia e armonia esistente fra i marinai in servizio e noi. Le varie manifestazioni, in particolare il defilamento, hanno visto gli uni vicini agli altri, animati dal medesimo orgoglio, fierezza e spirito di appartenenza, che contraddistinguono l’Equipaggio della Marina Militare nella sua interezza.
Quando i valori e gli ideali sono i medesimi è facile, nonostante la differenza di età, stringere legami solidi e consolidarli sempre di più nel tempo. La conferma, se fosse necessaria, è tangibile nel nostro motto “*Una volta marinaio... marinaio per sempre*”.

L'ammiraglio Romolo Polacchini a BETASOM e la "vicenda Grossi"

Massimo Brandinali - Socio del Gruppo di Bologna

Le generazioni più giovani forse non sanno che, durante la Seconda Guerra Mondiale, la Regia Marina disponeva di una base di sommergibili a Bordeaux, in Francia, dove, a partire dal settembre 1940, vennero dislocati complessivamente 32 battelli.
La base era conosciuta con il nome di BETASOM, un acronimo ottenuto dalla lettera *beta* dell'alfabeto greco (a indicare Bordeaux) e *som*, prima sillaba di "sommergibili". Era situata sulla riva sinistra della Garonna a quasi 100 Km dalla foce e vi si accedeva tramite due chiuse parallele, che immettevano in due bacini consecutivi a livello costante: il bacino n. 1 era la sede di BETASOM, mentre nel n. 2 si trovava una delle basi tedesche di U-Boot operanti nell'Atlantico.
Dopo che il nostro Ministero della Marina ebbe ottenuto l'autorizzazione a schierare un certo numero di sommergibili in appoggio all'alleato germanico, per quella che sarebbe stata storicamente definita la Battaglia dell'Atlantico, una Commissione mista italo-tedesca scelse, tra diverse opzioni, il porto di Bordeaux. Per quanto riguardava le operazioni, la strategia sarebbe stata concordata con il Comando Sommergibili tedesco, mentre sotto l'aspetto tattico gli Italiani avrebbero goduto di piena autonomia.
Occorre a questo punto fare un breve preambolo. L'Italia partecipò alla Battaglia dell'Atlantico con complessivi 32 sommergibili, spalmati su tre anni (1940-1943), a fronte dei 1.157 impiegati dai Tedeschi in sei anni (1939-1945). Il Comandante in Capo della flotta sottomarina tedesca, Ammiraglio Karl Dönitz, sapeva che i sommergibili italiani erano relativamente vecchi, soprattutto come progettazione, e che, nel corso della guerra, l'Italia non sarebbe stata in grado nemmeno di rimpiazzare le perdite. Non bisogna dimenticare che la Germania entrò in guerra con una cinquantina di sommergibili e ne uscì con 350 nel maggio del 1945. Con numeri e potenziali industriali e organizzativi così diversi, il freddo e razionale Dönitz vedeva in BETASOM più che altro un fastidio, non un aiuto. Dovette far buon viso a cattivo gioco: questi alleati italiani erano una seccatura, ma non poteva dirgli di andarsene perché glieli aveva mandati Hitler.
In definitiva, Dönitz era molto scettico sulle nostre possibilità operative e sulla preparazione dei nostri Comandanti. A suo parere i sommergibili italiani erano facilmente avvistabili per la grande dimensione della torretta e allora "suggerì" di rimpicciolirla sensibilmente, ciò



Base di BETASOM - Fonte: Antonio Raspa

che avvenne grazie alla competenza del Capo Servizio Genio Navale italiano, Maggiore Giulio Fenu, che effettuò le modifiche tra una missione e l'altra man mano che i sommergibili rientravano alla Base.
Inoltre l'Ammiraglio tedesco giudicava del tutto inadeguato l'equipaggiamento del personale di vedetta all'esterno durante la stagione invernale. I marinai indossavano un'uniforme di panno grigioverde scuro, molto simile a quella dei marò del San Marco; in caso di cattivo tempo si riparavano con una specie di mantella di panno, legata in vita con un cordone, e un cappuccio molto largo stretto attorno al viso con uno spago. Si sentì allora in dovere di aiutare questi alleati troppo "Mediterranei" e fece giungere dalla Germania, via ferrovia, degli indumenti più adatti ad affrontare le tempeste invernali del Nord Atlantico, gli stessi che indossavano i marinai tedeschi: stivaletti imbottiti, giacconi e pantaloni di pelle rivestiti internamente di lana, incerate e un cappello impermeabile detto sud-ovest[1]; infine un congruo numero di binocoli Zeiss che consentivano una migliore definizione dell'immagine rispetto ai nostri Salmoiraghi.
Dopo le prime efficaci missioni dei nostri battelli, Dönitz si dovette ricredere sulla preparazione degli equipaggi, pur mantenendo un atteggiamento molto critico riguardo al comportamento eccessivamente "umanitario" dei nostri Comandanti, i quali si adoperarono, fin dalle prime missioni, per salvare e assistere i superstiti delle navi affondate, mettendo talvolta a repentaglio la sicurezza dei loro battelli.
I successi degli Italiani fecero, comunque, gradualmente cambiare opinione all'Ammiraglio Dönitz: pur operando in zone di agguato "marginali" per il traffico mercantile degli Alleati, i battelli italiani affondarono la ragguardevole media di oltre 16.000 TSL ciascuno.
Il primo Comandante Superiore di BETASOM fu il Contrammiraglio Angelo Parona, che si insediò nella Base il 30 agosto 1940. Duro di carattere, egli fu piuttosto severo nel giudicare i Comandanti e gli equipaggi dei sommergibili italiani, che inizialmente non riuscivano a ottenere nell'oceano gli stessi successi degli U-Boot tedeschi, che vi operavano, però, già da più di un anno.
Il Capitano di Vascello Romolo Polacchini raggiunse Bordeaux il 15 aprile 1941, in sostituzione del Capitano di Fregata Aldo Cocchia nell'incarico di Capo di Stato Maggiore. I mesi trascorsi in tale posizione gli consentirono di prendere confidenza con l'attività della Base, soprattutto in termini di strategia, spesso imposta e non concordata con l'alleato tedesco, nonché di tattica di guerra.
Su sollecitazione dello stesso Parona, che era stato promosso Ammiraglio di Divisione nell'aprile del 1941, MARICOSOM (Comando Sommergibili della Marina), il 18 settembre 1941, affidò il comando di BETASOM al grado di Capitano di Vascello Romolo Polacchini, mentre Parona fu destinato nel Mediterraneo al prestigioso comando della 3 Divisione Incrociatori pesanti.
La sostituzione di Parona, peraltro sollecitata da lui stesso, era già nell'aria da tempo e Polacchini riuscì sin dal primo momento a instaurare con i Comandanti e il personale della Base un rapporto umano meno rigido rispetto al suo predecessore. Egli relazionò immediatamente a

25 maggio 1941.
Una delle prime cerimonie ufficiali cui partecipa il C.V. Romolo Polacchini.
Da sinistra: il CC Enzo Grossi, il C.F. Franz Becker Ufficiale di Collegamento tedesco a BETASOM, l'Ammiraglio Angelo Parona che stringe la mano a un Ufficiale tedesco imbarcato sul sommergibile *Tazzoli*, il C.V. Romolo Polacchini e il C.C. Carlo Fecia di Cossato Comandante del Tazzoli
Fonte: Marcello Polacchini

Supermarina (Comando Superiore della Regia Marina) sulle ultime operazioni particolarmente deludenti, individuandone le cause nelle forti scorte del traffico convogliato, nell'intensa vigilanza aerea e nella ricerca antisom preventiva. Caldeggiò la ripresa delle sessioni di addestramento per gli Ufficiali presso la severa scuola tattica tedesca di Gotenhafen (l'attuale Gdynia, dove a gennaio del 1941 era stata costituita la sezione italiana denominata Gammasom, che aveva interrotto la sua attività a dicembre), per completare e affinare l'addestramento dei Comandanti italiani, e si prodigò con tenacia per adoperare al meglio le sue forze gettando le fondamenta di un periodo (tutto il 1942) caratterizzato dai migliori successi dei nostri sommergibili.

Massimo Brandinali

Classe 1942, diplomato nel 1960 presso l'Istituto Nautico San Giorgio di Genova – Sezione Capitani. Ha navigato per circa due anni su navi mercantili. Sottotenente di Vascello (CP) di complemento, ha prestato servizio presso la Compamare Rimini nel 1962-63 dove, tra le altre mansioni, gli è stato affidato il comando della motovedetta "CP 216". Dal 1966 al 2000 ha lavorato presso una società petrolifera multinazionale, sia nelle sede di Roma che in quelle periferiche coprendo incarichi di crescente responsabilità. Dopo il pensionamento si è dedicato agli studi di Storia Navale con particolare riguardo al 2° Conflitto Mondiale. Negli anni recenti ha raccolto testimonianze e foto di Andrea Fucci, uno degli ultimi superstiti di BETASOM, la base atlantica dei sommergibili oceanici della Regia Marina, pubblicandole sul forum dell'omonima Associazione Culturale.

Note

1 Il "sud-ovest" è un cappello impermeabile usato nelle marine mercantili e militari con una grande tesa posteriore, che si sovrappone al collo dell'incerata per evitare che la pioggia o gli spruzzi di mare penetrino al suo interno.

Uno dei primi atti del nuovo Comandante fu ampliare, migliorare e perfezionare la Base nei vari servizi, facendo costruire, tra l'altro, nuovi e più adatti locali e dotando le officine di mezzi più completi e più idonei, affidandosi con piena fiducia alla professionalità del Capo Servizio Genio Navale italiano, il Maggiore Giulio Fenu.
In considerazione del fatto che la Francia era un Paese occupato, fu anche sua preoccupazione organizzare un'adeguata difesa contro attacchi da parte della Resistenza alla Base propriamente detta, alla sede del Comando Superiore nel Château du Mulin d'Ornon a Gradignan, negli altri châteaux dove alloggiavano gli Ufficiali e nel cosiddetto "Campeggio", cioè l'ex colonia scolastica con le baracche dove erano acquartierati i Sottufficiali, i Marinai e gli equipaggi dei sommergibili al ritorno dalle missioni. Furono anche migliorate le difese da bombardamenti nei depositi di siluri e munizioni, oltre che nei magazzini e nelle officine della Base.
I più stretti collaboratori del nuovo Comandante della Base erano il Capo di Stato Maggiore, Capitano di Fregata Giuseppe Caridi e l'Aiutante di Bandiera Capitano di Corvetta Giovenale Anfossi, che rivestiva anche la carica di Capo Ufficio Operazioni. A quest'ultimo, nel luglio 1942, Polacchini affidò una delicata missione, una vera e propria azione da "servizi segreti", nel corso della quale Anfossi raggiunse in incognito Santander, in Spagna, dove era stato internato il sommergibile *Torelli*, con i piani per organizzarne la "fuga" e consentirgli di tornare a BETASOM, cosa che avvenne puntualmente.

Il nuovo Comandante di BETASOM, C.V. Romolo Polacchini, parla ai Sottufficiali e Marinai della Base nel "Campeggio" di Canejan, dove si trovavano le baracche nelle quali erano acquartierati. Qui erano state disposte anche le baracche, "personalizzate" per ogni sommergibile, che ospitavano gli equipaggi tra una missione e l'altra
Fonte: Marcello Polacchini

I rapporti di Polacchini con l'Ammiraglio Dönitz furono apparentemente buoni, ma sempre molto formali. Il quartier generale di Dönitz era a Lorient, distante circa 500 Km. da Bordeaux, in una sontuosa villa requisita alla famiglia Ouizille, posta proprio di fronte alla base degli U-Boot. Data la relativa vicinanza a BETASOM e la presenza della Base tedesca nel bacino n. 2, Dönitz vi faceva visita spesso, in nome di quella comune strategia che era stata concordata per le operazioni condotte dai sommergibili italiani e tedeschi. Tuttavia Dönitz considerò sempre uomini e battelli italiani molto inferiori alla preparazione e alla tecnologia tedesca. Il Capitano di Vascello Polacchini aveva ben percepito la poca stima dell'Ammiraglio tedesco verso gli Italiani, ma il Comandante Superiore di BETASOM fece ricorso alle sue buone doti di diplomazia e gestì al meglio la situazione. Solo in una lettera dell'aprile 1960, nella quale forniva al giornalista Marco Cesarini Sforza alcuni chiarimenti per un articolo sui sommergibili italiani in Atlantico, espresse il proprio rammarico per l'ingiusta opinione che Dönitz aveva nei confronti degli Italiani.

Queste sono le sue parole:
«Rileggendo quello che ho scritto, mi sono accorto di aver tralasciato un argomento che costituisce l' inizio del Suo articolo.
Sì, nel suo libro il Grande Ammiraglio Dönitz è stato non solo ingiusto, come Lei ha scritto, nei riguardi dei sommergibili italiani, ma qualcosa di più e di peggio. Ha, certo di proposito, voluto dimenticare l' apporto dei sommergibili italiani alla cosiddetta ' Battaglia atlantica' , apporto che, relativamente al numero delle Unità impiegate, fu veramente ragguardevole e degno della massima considerazione. Dönitz avrebbe dovuto ricordare i tanti riconoscimenti ed elogi che Egli ebbe a tributare ai sommergibili italiani, ai loro Comandanti, all' Ammiraglio Parona ed a me, verbalmente ed a mezzo di decorazioni (due Croci di Ferro a me). Ha invece tutto dimenticato! E

Foto sotto, dall'alto in basso:

L'Ammiraglio Dönitz ricevuto all'aeroporto dal C.V. Polacchini, Comandante Superiore di BETASOM
Fonte: Marcello Polacchini

L'Ammiraglio Dönitz e il C.V. Polacchini si trasferiscono con la Mercedes tedesca di rappresentanza dalla Base al Château du Mulin d'Ornon, sede del Comando italiano
Fonte: Marcello Polacchini

ha appena fatto il nome dell' Ammiraglio Parona, per ragioni di amicizia personale e familiare, omettendo invece il mio nome, inspiegabilmente, per tante e tante ragioni».

A dispetto della scarsa stima per l'alleato italiano, Dönitz non esitò a chiedere a Polacchini di inviare quanti più sommergibili poteva in soccorso dei naufraghi dell'*Atlantis*, la famosa nave corsara tedesca, affondata il 22 novembre 1941 nell'Atlantico meridionale dall'incrociatore pesante HMS *Devonshire*.
Il sommergibile, che si stava rifornendo dall'*Atlantis* quando questo fu intercettato dall'incrociatore inglese, prese a rimorchio le zattere dei naufraghi e due giorni dopo furono trasbordati sulla nave rifornimento tedesca *Python*, che continuò la sua missione.
Il 1° dicembre, mentre il *Python* stava rifornendo due U-Boot a sud dell'isola di Sant'Elena, fu avvistato dall'HMS *Dorsetshire*, un incrociatore pesante della stessa classe del *Devonshire*. I due sommergibili si immersero prontamente, ma il *Python* fu autoaffondato dopo aver subito gravi danni dai colpi di cannone messi a segno dal *Dorsetshire*. Ancora una volta i naufraghi dell'*Atlantis*, assieme a quelli del *Python*, furono costretti a imbarcarsi sulle scialuppe e sulle zattere che il Comandante dell'*Atlantis*, Bernhard Rogge, aveva avuto l'accortezza di fare imbarcare sul *Python,* quando li aveva soccorsi. I due sommergibili tedeschi che si stavano rifornendo dal *Python*, più altri due fatti convergere sul posto dal Comando Sommergibili tedesco, imbarcarono tutti i naufraghi delle due navi (circa 400 uomini) e fecero rotta verso Nord diretti alle basi tedesche in Francia.
Fu subito evidente che le condizioni di vita a bordo dei quattro U-Boot, così sovraffollati, erano pressoché impossibili e che andavano inviati altri battelli.
In quei giorni erano ormeggiati a BETASOM il *Finzi*, il *Tazzoli*, il *Torelli* e il *Calvi*, rispettivamente al comando dei Capitani di Corvetta Ugo Giudice, Carlo Fecia di Cossato, Antonio De Giacomo, ed Emilio Olivieri. Il Capitano di Vascello Polacchini, non solo per spirito di collaborazione con Dönitz, ma soprattutto per il senso umanitario che aveva sempre contraddistinto la Marina italiana, dette immediatamente avvio a quella che sarebbe stata per i battelli di BETASOM l'ultima missione del 1941. Sbarcata la metà degli equipaggi, tenendo a bordo solo il numero di uomini indispensabile a mantenerli operativi, tra il 5 e il 7 dicembre i sommergibili salparono con rotta Sud per andare a incrociare i quattro U-Boot, che stavano risalendo l'Atlantico.
Ma perché Dönitz che disponeva di un numero di sommergibili largamente superiore ai nostri chiese l'intervento dei battelli di BETASOM? Essenzialmente per due motivi; primo, perché i nostri sommergibili erano più spaziosi e quindi adatti a quella missione; secondo, per

non distogliere dalla guerra ai convogli dei preziosi e più produttivi (secondo lui) battelli tedeschi, vere punte di diamante della sua guerra sottomarina. Forse c'era anche un terzo motivo: ci riteneva più adatti alle missioni umanitarie che alla guerra... ma questo è tutto da dimostrare.

L'incontro con i sommergibili tedeschi avvenne al largo delle Isole di Capo Verde tra il 14 e il 18 dicembre e sui nostri battelli furono trasferiti la metà dei superstiti dei due affondamenti, tutti sistemati sottocoperta, per portarli a Saint Nazaire. Il *Torelli* subì un attacco mentre era in rotta verso la Francia, fortunatamente senza riportare alcun danno e fu il primo a raggiungere Saint Nazaire il 24 dicembre, seguito nel giro di pochi giorni dagli altri tre nostri battelli.

L'impresa portata a termine dai Comandanti italiani fu molto apprezzata da Dönitz, che decise di conferire loro la decorazione della Croce di Ferro di 1ª Classe e a Polacchini la Croce di Ferro di 2ª Classe. La cerimonia avvenne nel mese di Febbraio sulla banchina di BETASOM di fronte alla Garonna.

Il Capitano di Vascello Romolo Polacchini fu promosso Contrammiraglio il 5 settembre 1942 all'età di 44 anni, divenendo all'epoca il più giovane Ammiraglio della Regia Marina.

Nel frattempo erano avvenuti due fatti estremamente inquietanti: il Capitano di Corvetta Enzo Grossi, Comandante del Regio sommergibile *Barbarigo*, comunicò di avere affondato due corazzate americane, rispettivamente nel maggio e nell'ottobre 1942.

Dopo aver segnalato via radio a BETASOM il primo affondamento, al ritorno dalla missione, nel suo rapporto 042/SRP del 16/06/1942 Grossi scrisse che alle 02:45 del 20 maggio 1942, il *Barbarigo* incrociando in latitudine 04°19'S, longitudine 34°32'W, a 52 miglia dall'Isola Rocas, in Brasile, aveva avvistato una corazzata statunitense della Classe CALIFORNIA o MARYLAND, scortata da alcuni cacciatorpediniere, riconosciuta tale per i due alberi a traliccio. Grossi riferì che, dopo aver manovrato per inserirsi all'interno dello schermo difensivo, aveva lanciato da appena 800 metri due siluri che andarono a segno contro la corazzata, facendola sbandare sulla dritta e provocandone l'affondamento, che egli stesso vide avvenire di prua.

Tuttavia Polacchini, ricevuta la comunicazione via radio da Grossi, e pur avendo inoltrato a Supermarina la proposta di concessione della Medaglia d'oro al Valor Militare (così come previsto dal Ministero della Marina per quei Comandanti che avessero affondato una nave da battaglia o una portaerei nemica), nutrì fin da subito seri dubbi sulla veridicità di quanto affermato dal Comandante Grossi, specialmente perché nelle successive intense comunicazioni radiotelegrafiche per fornire precisazioni, Grossi dichiarò di avere utilizzato per l'affondamento due "silurotti" di poppa calibro 450 mm. e non i grandi siluri di prora calibro 533 mm. Polacchini, esperto sommergibilista, sapeva bene che i "silurotti" potevano essere adatti per affondare una nave mercantile o un'unità leggera, ma difficilmente avrebbero procurato danni "mortali" a una nave da battaglia.

Foto sopra, dall'alto in basso:

l'Ammiraglio Dönitz sta per decorare i quattro Comandanti; da destra verso sinistra i Capitani di Corvetta Giudice, De Giacomo, Olivieri e Fecia di Cossato. Alla sinistra di Dönitz il C.V. Polacchini

Fonte: Marcello Polacchini

Dopo la consegna delle decorazioni, l'Ammiraglio Dönitz parla al personale italiano. Il Capitano di Vascello Polacchini è alla destra nella foto

Fonte: Marcello Polacchini

Il 21 maggio il Comandante Superiore di BETASOM prospettò telegraficamente a MARICOSOM Roma di ritenere opportuno *«vengano raccolti tutti i possibili elementi intesi ad accertare effettivo affondamento»*.

In seguito, il C.V. Polacchini, prima ancora che il *Barbarigo* rientrasse alla Base, nel rapporto a MARICOSOM n. 290/SRP del 2/6/1942 scrisse testualmente: *«L' essere riuscito ad affondare una grossa unità con due soli piccoli siluri deve iscriversi a fortuna»*.

A ogni modo il Governo, bisognoso per motivi politici dell'annuncio di grandi vittorie, prese come certa la notizia dell'affondamento di una nave da battaglia americana e precipitò le sue decisioni dandone l'annuncio con il bollettino straordinario n. 721 del 22 maggio e comunicando contestualmente al Comandante Grossi la sua promozione a Capitano di Fregata per meriti di guerra. Per la sua azione Grossi fu anche decorato con la Medaglia d'oro al V.M. e, da parte tedesca, con la Croce di Ferro di 1ª classe.

Anche nel dopoguerra continuò un'accesa polemica e da parte degli Angloamericani, che ormai non avevano più motivo di negare un loro insuccesso, continuarono a giungere smentite. Non solo negarono fermamente di aver perduto una corazzata, ma sostennero che nessun'altra nave da guerra o mercantile era stata affondata, danneggiata o attaccata nella zona di Capo San Rocco nella notte del 20 maggio 1942. Inoltre fecero sapere che al momento degli eventi nessuna corazzata angloamericana era dislocata nel Sud Atlantico, mentre tutte le navi da battaglia del tipo MARYLAND o CALIFORNIA si trovavano concentrate nella zona di San Francisco.

Riprese le relazioni alla fine della guerra con le Marine degli Stati Uniti e dell'Inghilterra, lo Stato Maggiore della Marina iniziò una serie di accertamenti per appurare la verità sulle azioni del *Barbarigo*. Solo nell'autunno del 1962 la Marina italiana ebbe dall'U.S. Navy copia dei diari di guerra delle unità americane, che avevano operato nelle acque, in cui fu dislocato il *Barbarigo* dal 18 al 26 maggio 1942. Questo permise finalmente di ricostruire con precisione il controverso episodio. I dubbi, allora avanzati dal Capitano di Vascello Polacchini, furono confermati. Risultò infatti che il *Barbarigo*, giunto nella zona di operazioni designata, al largo di Capo San Rocco in Brasile, il 18 maggio cannoneggiò e silurò, senza affondarlo, il piroscafo brasiliano *Comandante Lyra* (5.052 tsl), sul quale scoppiò un incendio. Il giorno successivo giunse sul posto l'incrociatore leggero USS *Milwaukee* che aveva captato l'SOS del *Comandante Lyra,* trovandolo ancora in fiamme e sbandato sulla sinistra. Una volta recuperati i 25 membri dell'equipaggio sopravvissuti, che avevano trovato posto sulle scialuppe, con l'aiuto dell'incrociatore della stessa classe USS *Omaha* e del cacciatorpediniere USS *McDougal*, si riuscì a domare l'incendio. Alleggerito del carico, il *Comandante Lyra* fu rimorchiato a Fortaleza. Il 20 maggio il *Milwaukee* fu attaccato dal *Barbarigo* con il lancio di due siluri che fallirono largamente il bersaglio, tanto da non essere neppure avvistati dall'incrociatore. Il Comandante Grossi, che l'aveva scambiato per una corazzata della Classe MARYLAND o CALIFORNIA, sostenne però di aver centrato il bersaglio e di averlo affondato.

Il C.V. Polacchini (a destra) risponde al discorso di Dönitz

Fonte: Gianni Fucci

Ancora più controverso fu il presunto affondamento, sempre da parte del *Barbarigo* di Grossi, di una seconda corazzata statunitense della Classe NEW MEXICO, probabilmente la USS *Mississippi*, il 6 ottobre 1942 e per il quale il Comandante del *Barbarigo* ottenne la promozione a Capitano di Vascello. Infatti, il Contrammiraglio Polacchini, che pur propose di concedere al comandante del *Barbarigo* una seconda Medaglia d'oro al V.M., non essendo riuscito ad avere altre conferme convincenti sullo svolgimento dei fatti, nel suo rapporto a MARICOSOM specificò: *«Il Comandante Grossi verbalmente non ha fornito altri elementi degni di rilievo»*.

Secondo la versione fornita dal Comandante Grossi nel suo rapporto a BETASOM, durante la notte del 6 ottobre, al largo di Freetown (Sierra Leone) in posizione 02°05' N, - 14°23' W, fu avvistata a circa 4.000 metri di distanza la sagoma di una nave da guerra di elevato dislocamento scortata da alcuni cacciatorpediniere, che egli giudicò essere una corazzata statunitense della Classe MISSISSIPPI. Rimanendo in superficie, si avvicinò all'unità fino a una distanza di circa 2.000 metri dopodiché lanciò quattro siluri regolati a sei metri di profondità dai tubi prodieri a un intervallo di due secondi l'uno dall'altro. Dopo circa un minuto e mezzo si udirono quattro violente esplosioni intervallate dallo stesso lasso di tempo del lancio. Il Comandante Grossi dichiarò, quindi, di aver visto affondare la presunta corazzata.

Al suo rientro a Bordeaux Grossi fu accolto con tutti gli onori. Gli fu concessa una seconda Medaglia d'oro e un'ulteriore promozione per meriti di guerra: Capitano di Vascello. Lui e tutto l'equipaggio del *Barbarigo* furono ricevuti da Mussolini a Palazzo Venezia, alla presenza del Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio Arturo Riccardi. Addirittura Adolf Hitler si complimentò con

Al riguardo la vicenda Grossi, si pubblica stralcio di una lettera privata (datata 3-5-1953) con l'Ammiraglio Arturo Riccardi, Capo di Stato Maggiore della Regia Marina all'epoca dei fatti

Roma 3/5/53

Caro Romolo. Ho ricevuto con molto piacere la tua del 29 aprile u.s. e ti ringrazio per la cordialità affettuosa sempre connessa ai tuoi graditi scritti. In questa tranquilla mattinata festiva prendo la penna, per trattare in rapida sintesi i vari argomento da te presentatimi. ....
II) Grossi. Che fosse una figura incerta, lo avevo subito appurato (?); e ricordo benissimo quale era il tuo parere al riguardo suo, sia come persona , che come comandante. Per quanto riflette la concessione delle ricompense assegnategli, eccoti il quadro della realtà da me vissuta,

a) Prima Medaglia. Un attacco eseguito in condizioni molto difficili, sia come mare che come buio. In coperta non era lui solo – possibilità di non individuare la sagoma di un qualsiasi bersaglio. Proposta di medaglia d' oro e prosecuzione ... da me avanzata con promozione a capitano di fregata; con la frase aggiuntiva "non ritengo opportuno fare alcun bollettino, dato che sono in corso ulteriori accertamenti per definire l' esito preciso dell' attacco." Perché noi eravamo in quel momento in una situazione d' attesa già molto turbata per il fermo di Alamein; dopo pochi giorni da quel concordato, Mussolini ha ritenuto improvvisamente di rialzare il morale della nazione, ed ha ordinato il varo totalitario, quando gli accertamenti non erano ancora stati ultimati. Motivo pertanto del tutto politico. Dovevo dare le dimissioni? No, era lui che aveva preso una decisione contraria alla realtà: glie l' ho detto chiaro, e sono rimasto al mio posto.
b) Seconda Medaglia. Panorama come quello precedente, però lo scoppio dei siluri era stato ammesso; ed esisteva la sicurezza che qualsiasi bersaglio era stato colpito (si è poi saputo dopo l' armistizio che era una corvetta inglese, di cui ci è stato anche precisato il nome). Il quadro si presentava più favorevole del primo; però la mia proposta scritta non era nè per una medaglia d' oro né per promozione per meriti di guerra ma solo per un modesto avanzamento per merito di guerra e cioè tre o quattro posti avanti nel ruolo dei capitani di fregata. Aggiungevo anche nella stessa nota prove certe e cioè "nessun bollettino perché in attesa di accertamenti". Secondo concordato che non ha valso a nulla.

Dopo tre giorni di attesa, in un pomeriggio ho avuto da Mussolini l' unica telefonata aspra e violenta fattami durante i 1000 giorni di collaborazione. Eccone il testo: «Con il vostro esagerato scrupolo, mi avete fatto fare una brutta figura davanti al mondo!» Telefonata interrotta bruscamente. Proprio in quel momento, Mussolini aveva saputo (perché ammirato dalla Radio) che Hitler (certo per proposta o parere dell' ammiraglio Dönitz) aveva concesso a Grossi la croce uncinata di alloro celtica, e cioè la medaglia d' oro tedesca. La brutta figura era dovuta alla pubblicazione mondiale di una iniziativa presa dalla Germania nei confronti di un ufficiale italiano. Va da sé che gli ordini esecutivi sono stati emanati con procedura d' urgenza, che non era però mai portata al suo compimento giuridico, perché, nella furia del momento, non si era pensato di far approvare il decreto dalla Corte dei Conti. Ed è proprio questa mancanza giuridica, constatata durante l' inchiesta che ha portato alla dichiarazione che la "seconda medaglia non era mai esistita". Dovevo dare le dimissioni? No davvero. Anche in questo secondo caso la mia responsabilità era a posto.

E per chiudere con il Grossi, io mi ero pronunciato sfavorevolmente perché assumesse l' incarico di comando a Betasom, dato che, pur essendo oramai capitano di vascello, non aveva le caratteristiche adatte. E questa ...negativa era ed è consacrata in un pro-memoria scritto. Invece, quel disgraziato, a mia insaputa, è andato da Vidussoni, segretario del partito, che ha rivolto fervida istanza a Mussolini di voler accogliere la richiesta di Grossi, ed anche in questo caso il varo è stato compiuto. Dovevo dare le dimissioni? No, davvero; però la mia responsabilità era perfettamente a posto.

Quello che ha fatto a Betasom è ormai passato alla storia nel modo più lordo e disonesto.
Non ti dico le telefonate che ho ricevuto dai giornalisti di tutti i partiti, che volevano avere il mio parere in merito, sia al libro Trizzino, sia al Grossi. Li ho mandati tutti a quel paese, dicendo che quando in quei casi si è già pronunciata l' unica autorità competente, e cioè il ministro delle FFAA, nessuno più deve intervenire.

Hai fatto benissimo a regolarti in tal senso. Per il disgraziato libro che riporta degli episodi sfortunati (e ce ne sono sempre in ogni guerra), ma con cornici alterate rispetto alla realtà, ci sono denuncie in corso, ed io dovrò probabilmente testimoniare in giudizio. Ma di fronte ai magistrati non darò mai corso ad un bisticcio di stampa. A che serve? La storia vera si conoscerà cento anni dopo la sua data esecutiva. I ripicchi personali in ogni causa non potranno più influire in alcun senso a infirmare la realtà. La commissione d' inchiesta avrebbe dovuto interpellare anche me: non ha creduto di farlo perché oramai io sono fuori dai ranghi. E mi guardo bene dal prendere una qualsiasi iniziativa. E molti dicono: «Perché l' amm. Riccardi non si decide a rompere il suo lungo silenzio?» Io non parlerò mai: è tutto scritto, ed i miei numerosi pro-memoria sono passati all' ufficio storico.
Sono sempre in contatto con l' avv. Giagheddu. È certo che richiami precedenti esistono e la buona causa sarà affermata. Scusa la mia orrenda calligrafia, ma ho buttato giù tutto di colpo, perché ci tenevo ad accogliere il tuo caro invito finale.

Abbracci affettuosi a voi tutti.
Arturo Riccardi

Grossi per questa seconda azione che aveva provocato l'affondamento di un'altra corazzata americana, mentre il Grandammiraglio Dönitz lo insignì della Rittercreuz [Croce di Cavaliere della Croce di ferro, assegnata per eccezionali meriti di comando e/o di coraggio. N.d.A] elogiandolo per *«la bravura e l' ardimento davvero eccezionali con i quali aveva saputo condurre le due difficilissime azioni»*.
Nel dicembre del 1942, il Contrammiraglio Polacchini, che in quel momento si trovava presso la sua abitazione a Venezia, espresse all'Ammiraglio di Squadra Antonio Legnani – Comandante della flotta sommergibili della Regia Marina – la sua totale disapprovazione per la nuova promozione di Grossi *«... perché non lo ritenevo ancora idoneo a rivestire tale grado»*, aggiungendo: *«... gli fosse pure data una seconda medaglia d' oro per premiare il suo valore e soprattutto il risultato conseguito... ma non dei galloni che solo potevano stare sulla testa di chi ce li sapeva portare»*.
Pochi giorni dopo, rientrato a Bordeaux, l'Ammiraglio Polacchini ricevette un telegramma da MARICOSOM con il quale gli veniva comunicato che il Capitano di Vascello Grossi lo sostituiva nel comando di BETASOM. Egli fu sempre fermamente convinto che sia stato lo stesso Grossi a ottenere questo da Mussolini, dopo che lui si era più volte decisamente rifiutato di accogliere le richieste fattegli da Grossi di proporre a Roma che gli fosse assegnata la posizione di suo Capo di Stato Maggiore. Queste le sue parole in merito: *«Non volevo avere il Grossi vicino a me, in una carica tanto importante, perché avevo ormai dubbi sempre più seri sulla sua seconda azione, che di riflesso mi facevano dubitare anche della prima, sia perché avevo scarsa considerazione sulla sua capacità professionale e limitata stima sulle sue qualità morali. Deleterio era anche su di lui l' influsso della moglie, che egli aveva condotto a Bordeaux »*. [Unico caso di Comandante di sommergibile autorizzato ad avere moglie e figlia sistemate in un villino situato in uno dei châteaux, in cui alloggiavano gli Ufficiali – N.d.A.]
Dalla relazione, datata 18/03/1948 che il Contrammiraglio Polacchini scrisse alla prima Commissione d'Inchiesta Speciale sul "Caso Grossi", istituita nel 1948 dal Ministero della Difesa-Marina, emergono particolari interessanti su come egli reagì alla comunicazione del suo movimento e sulla scarsa considerazione che egli nutriva nei confronti del Comandante Grossi. Ricevuto il telegramma di MARICOSOM, Polacchini si precipitò a Roma, non tanto per evitare il trasferimento (essendo stato lui stesso a chiedere in precedenza di andarsene da Bordeaux per potersi riavvicinare alla famiglia), quanto per evitare che BETASOM passasse sotto il comando di Grossi, *«... essendo mia opinione che egli non avesse le indispensabili qualità professionali e morali per esercitarlo»*.
E ancora aggiunge: *«... d' altronde i gravi dubbi ormai sorti sulle azioni di guerra del Grossi, consigliavano, come ebbi a dire a Roma, di metterlo sotto silenzio in una destinazione dove non potesse continuare a dare manifestazioni di esibizionismo e venisse a cadere, per così dire, un po' nel dimenticatoio»*.
Ma a Roma gli dissero che l'ordine di destinazione di Grossi al comando di BETASOM era di Mussolini in persona ed era perentorio, al ché Polacchini commentò *«... così ebbi l' affronto di essere sostituito dal Grossi»*. Egli racconta anche che fino al dicembre del 1942 (lui lasciò la Base il 28 dicembre) le opinioni delle autorità tedesche di Bordeaux furono in genere favorevoli a Grossi *«... ciò forse perché, almeno fino alla predetta epoca, l' Ammiraglio Dönitz, Comandante in capo dei sommergibili tedeschi, col quale BETASOM aveva relazioni e una certa dipendenza, fu sempre un sostenitore del Grossi, anche quando da Berlino, secondo quanto mi fu riferito, la seconda azione del Grossi veniva messa in dubbio o addirittura negata»*.
Nella parte finale della sua relazione al C.I.S., Polacchini [promosso Ammiraglio di Divisione il 16 maggio 1946 – N.d.A.] aggiunge *«...altre notizie che si riferiscono al Grossi, certo utili a lumeggiare la sua figura morale e le sue opere»*. Prosegue tratteggiando un profilo veramente disdicevole per un Ufficiale superiore della Regia Marina, che evidenzia una persona dedita ai *«favoritismi verso i suoi accoliti»* e a *«persecuzione verso coloro che egli riteneva fossero rimasti a me devoti»*. Tra l'altro, Polacchini denuncia di essere venuto a conoscenza di una serie di provvedimenti (segnalatigli da personale della Base rimasto a lui fedele) posti in atto dal Grossi, per denigrare la sua opera a BETASOM e per trarre maggiori vantaggi per sé dalla posizione di comando assunta.
L'ostentata avversione dell'Ammiraglio Polacchini nei confronti del Comandante Grossi, innescata dai falsi affondamenti delle due corazzate, fu sicuramente la causa del suo trasferimento a Palermo al COMAR (Comando Marina) nel gennaio 1943 e la nomina di Grossi a nuovo Comandante Superiore della Base. Aggiungo che la destinazione di Palermo fu per Polacchini veramente derisoria nei suoi confronti: Palermo era un COMAR di guerra e sia prima che dopo il conflitto non ci fu mai un vero e proprio Comando Marina in quella città. È facile immaginare la scarsa valenza operativa di questo Comando, formato da Ufficiali riservisti e anziani; nessuno era più fuori posto, a Palermo, di un Ammiraglio iper-operativo, appena quarantacinquenne e lanciato in carriera. Fu un vero e proprio colpo basso, che dimostra come Grossi avesse inconfessabili agganci (o ricatti) ad altissimo livello.
Come già detto, alla fine della guerra le relazioni riprese con gli ex nemici anglo-americani permisero allo Stato Maggiore della Marina di appurare la verità sulle azioni

Ottobre 1942.
Il Contrammiraglio Romolo Polacchini alla sua scrivania nella Base di BETASOM

del *Barbarigo* e di "sbugiardare" il Grossi, accertando che i suoi pretesi affondamenti delle corazzate erano frutto di pura fantasia.
In ogni caso, nel dopoguerra Enzo Grossi fu cancellato dai ruoli della Marina Militare per collaborazionismo, con perdita del grado; infatti, l'8 settembre 1943 mise la Base di BETASOM, con i sommergibili che in quel momento vi si trovavano, a disposizione della Kriegsmarine continuando la guerra a fianco dei Tedeschi.
Forse furono proprio i dubbi espressi a Supermarina dall'Ammiraglio Polacchini a innescare le due Commissioni d'Inchiesta Speciale che, nel 1948 e nel 1962, furono avviate dalla Marina Militare sulle due discusse azioni di affondamento vantate da Grossi.
La prima Commissione concluse i suoi lavori nel 1950, accusando di falso il Comandante del *Barbarigo*, mancando qualsiasi prova della *"distruzione di qualsiasi genere di naviglio militare"*.
Conseguentemente, nel 1952 con Decreto del Presidente della Repubblica, Grossi fu degradato, estromesso dai ruoli della Marina Militare e gli furono, inoltre, revocate le due Medaglie d'oro.

La seconda C.I.S. approfondì le ricerche consultando anche gli archivi degli Alleati. Fu riconosciuta la buona fede di Grossi, che non venne tuttavia reintegrato nei ruoli della Marina Militare. Furono appurati i due attacchi, ma non a corazzate, bensì all'USS *Milwaukee* e alla corvetta inglese HMS *Petunia*; però risultò che nessuna delle due navi sia stata affondata dal *Barbarigo*. Le decisioni prese dalla prima C.I.S. nei confronti di Grossi furono pertanto confermate.

Ho iniziato questo articolo parlando di BETASOM e mi sembra doveroso concluderlo con un riverente pensiero ai comandanti e agli equipaggi dei sommergibili, che operarono valorosamente nelle acque dell'Atlantico. Molti di essi trovarono la morte nel compimento del loro dovere. Tanti sacrifici, tanti atti di coraggio non furono vani perché, secondo i dati forniti dall'USMM[2], i nostri 32 sommergibili hanno affondato 583.000 TSL di navi mercantili e danneggiato gravemente altre 184.000 TSL di naviglio; inoltre hanno affondato o danneggiato 43.000 tonnellate di navi militari alleate.
Queste cifre non rendono perfettamente l'idea del numero di navi affondate o danneggiate dai sommergibili italiani, perché vanno letti tenendo presente il modesto tonnellaggio medio dei mercantili dell'epoca inseriti nei convogli. Erano molte, infatti, le navi che avevano una stazza lorda compresa tra le 3.000 e le 5.000 tonnellate, in confronto alle quali i famosi mercantili della classe LIBERTY, costruiti in ben 2.751 esemplari per trasportare gli aiuti americani al di là dell'Atlantico, erano considerati delle grosse navi da carico pur avendo una stazza lorda di sole 7.176 tonnellate e una portata netta di circa 10.000 tonnellate.

Ringrazio (in ordine alfabetico):

Il Dott. Marcello Polacchini per le foto e le testimonianze, riprese da documenti originali, riguardanti il nonno.
L'Ing. Antonio Raspa – Gruppo ANMI Corsico/Abbiategrasso per la piantina di BETASOM, le notizie sulla Base e il suo funzionamento.

L'Ammiraglio Ispettore (CP) Stefano Vignani per le puntualizzazioni e i consigli forniti durante la stesura del testo.

Note

2 USMM: Ufficio Storico della Marina Militare

Vita di Mare e ANMI
visti da una donna

Prof.ssa Luisa Gorlani Gambino

Per uno strano caso del destino io, nordica del lombardo-veneta, ho incontrato e sposato un Uomo di mare, un Sommergibilista, e il Mare è così diventato la costante della mia vita. La "M" maiuscola di Mare non è casuale, in quanto vuole testimoniare la grande importanza che ha avuto questo elemento durante la mia vita. Per mantenere unita la famiglia, con due bambini, ho seguito il marito dappertutto nei suoi numerosi trasferimenti, affrontando ben 19 traslochi, da un capo all'altro dell'Italia.
Contemporaneamente ho, però, voluto continuare il mio lavoro d'insegnante, che mi ha permesso di entrare e conoscere più profondamente varie realtà sociali fra le più dure e difficili del Paese. Tale contesto è stato per me di sprone e di stimolo, ho affrontato le diverse situazioni, battendomi con impegno e determinazione, per la prevenzione e il recupero della devianza e, talora, anche della delinquenza minorile, attivando le strategie didattiche più innovative, pur di coinvolgere e di motivare i miei alunni. Questa mia attività è stata riconosciuta importante ed efficace tanto da essere gratificata ricevendo il "Premio d'Insegnante d'Italia".
Il Mare mi ha, così, consentito di vivere un'esperienza, se pur faticosa, estremamente variegata, ricca e appassionante, tanto da stimolarmi pure ad attivare una ricerca sulla "Simbologia del Mare in Poesia, da Omero a Montale", presentata poi nel 2008 al Raduno Nazionale dell'ANMI a Reggio Calabria, città da me definita "Polena d'Italia", con grande apprezzamento dei giornali locali, e pubblicata in seguito sulla Rivista Marittima del mese di gennaio 2009.
Sono profondamente grata, quindi, per la preziosa, indimenticabile condivisione di questa straordinaria avventura, al mio caro marito, Ammiraglio Attilio Gambino, Uomo, a cui tutti hanno riconosciuto una qualificata professionalità e una profonda umanità, purtroppo volato, dagli abissi in cielo, il 6 agosto 2020, proprio nel giorno in cui avremmo dovuto festeggiare i nostri 50 anni di matrimonio.
Come egli stesso scrive nel suo libro di memorie "Abissi e Orizzonti", dopo 13 anni, massacranti, ma per lui entusiasmanti, di comando dei Sommergibili, è passato alle Navi di superficie e durante il Comando di Nave *San Marco*, ha portato in salvo, sotto i bombardamenti, ben 800 profughi da Dubrovnik in Croazia a Brindisi.

Prof.ssa Luisa Gorlani col marito, amm. Attilio Gambino
(già Delegato Regionale per il Lazio Settentrionale) , deceduto il 6 agosto 2020

Ha coordinato, inoltre, l'apporto degli aiuti umanitari in Somalia. In seguito è stato Consigliere Militare del Presidente della Repubblica per 5 anni, al Quirinale. Giunto in pensione, infine, ha svolto per 8 anni (dal 2008 al 2016) l'incarico, propostogli dall'Amm. Pagnottella, di Delegato Regionale ANMI per il Lazio. Ed è proprio quest'ultimo incarico di mio marito, coinciso col periodo in cui stavo scrivendo il mio decimo libro: il Saggio Letterario "Roma e Lazio: Letteratura e Civiltà", Palombi Ed. 2010, che, non solo mi ha consentito di "esplorare" il Lazio in lungo e in largo, per le mie ricerche, durante le sue visite alle varie sedi, ma mi ha anche permesso di capire e apprezzare l'ANMI.
Questa Associazione Nazionale di Marinai d'Italia, a mio avviso, è (rispetto alla grande, totale società italiana) una piccola società ideale! È, infatti, un'unione di persone, accomunate da esperienze, principi e valori, che, attraverso incontri, conferenze, cerimonie, ricorrenze e celebrazioni in memoria di caduti, di gesta eroiche, di personaggi meritevoli, rafforza il sentimento di fratellanza e d'identità.
La condivisione, inoltre, di alti ideali, come il culto della Patria, il senso dell'Onore, l'amore per il Mare, induce a favorire, perpetuare e a sviluppare la cultura marinara, anche fra i giovani. L'aggregazione, l'attività e la promozione sociale, infine, consentono di sviluppare coesione, cooperazione, assistenza e solidarietà umana.
Un plauso, dunque, all'ANMI, ai suoi ideatori e fondatori, ai suoi organizzatori e a tutti i suoi bravi e simpatici Soci.
Desidero rivolgere un grazie al precedente Presidente Nazionale, Amm. Paolo Pagnottella, per la stima sempre manifestata nei confronti di mio marito, e un augurio di buon lavoro all'attuale Presidente Nazionale, Amm. Pierluigi Rosati.
Concludo affermando che anche io mi sento orgogliosa di far parte della grande famiglia della Marina e dell'Associazione Marinai d'Italia.

Lettera a mio padre

Lino Massimo Recchia
Presidente del Gruppo di Filadelfia

Caro papà,

ti scrivo questa lettera per farti sapere cosa è successo da quando sei partito per il tuo ultimo viaggio.
L' Associazione Nazionale Marinai d' Italia, a te tanto cara, mi ha proposto di diventare Presidente del Gruppo di Filadelfia, un' offerta che non ho potuto rifiutare, soprattutto per il rispetto e il ricordo di tutti quegli anni, ben 25, passati insieme, tu come Presidente Fondatore e io, sin dal primo giorno come segretario.
È stato per me un grande onore continuare a far parte ancora della GRANDE FAMIGLIA DELLA MARINA ITALIANA.

A sinistra:
Ritratto di Paolo Recchia, in divisa da marinaio nel periodo di imbarco sul *Montecuccoli*, eseguito dal nipote Tiziano Recchia, ricavato da una vecchia fotografia in bianco e nero

Sotto:
Il Gruppo Giovanni Caboto nel 1990 con al centro mio padre Paolo Recchia, il CV Alfio Anastasi, in ginocchio da sinistra l'attuale Vice Presidente Angelo Tartaglini, mia sorella Anna Maria Recchia, madrina del gruppo, io, e l'attuale consigliere Rosario Dominianni

Monumento ai Caduti del mare di fronte alla "Chapel of the Four Chaplains" - the Philadelphia Navy Yard 201

Finalmente sono riuscito a realizzare il "Monumento ai Caduti del Mare" nella Base Navale di Filadelfia, di fronte alla "Cappella dei 4 Cappellani". Una Fondazione questa, come ben sai, molto importante negli Stati Uniti, che trae origine da una bella storia di eroismo: durante la Seconda Guerra Mondiale la Nave USN Dorchester*, che trasportava soldati e marinai, venne silurata da un sommergibile tedesco al largo della costa americana.*
A bordo vi erano quattro Cappellani di religioni diverse, che offrirono i loro salvagenti a dei soldati e, mentre la nave affondava, diedero conforto, tramite la preghiera, a coloro che purtroppo non poterono salvarsi.
Morirono 672 tra soldati e marinai.
Ricordo, come se fosse ieri, che appena fondasti il Gruppo Giovanni Caboto di Filadelfia avevi già a cuore questo progetto. Mi dicevi che sarebbe bastato anche un cippo con una piccola ancora, l' importante per te era onorare la memoria dei caduti in mare della Seconda Guerra Mondiale di tutte le Nazioni, conflitto da te vissuto in prima persona.
Ricordavi spesso quel terribile bombardamento del 4 dicembre 1942 nel porto di Napoli, che colpì la tua amata nave, l' Incrociatore Raimondo Montecuccoli*, provocando molti morti e l' affondamento dell' Incrociatore* Attendolo *che era a fianco.*

Dietro il suggerimento dell' Ammiraglio Antonio Iaconesi scrivesti una bella lettera al Capo di Stato Maggiore della Marina Italiana, ammiraglio di squadra Giasone Piccioni, il quale ti rispose subito, accettando la tua richiesta di avere un' ancora con la catena, perché aveva capito la tua devozione verso la Marina Italiana.
Quando la nave scuola Amerigo Vespucci *arrivò a Baltimora con un' ancora alta due metri,*

Targa commemorativa alla base del monumento

di una tonnellata e con dieci metri di catena, la felicità tua e dei soci era indescrivibile.
Nonostante la tua determinazione e passione la burocrazia ti ha negato la realizzazione di questo sogno; gli anni passarono e ti rassegnasti, ma nel mio cuore avevo promesso a te e a me stesso di riprovarci ancora e così un giorno andai a visitare la Cappella alla Base Navale.
Quando arrivai, capii subito che era il posto perfetto per onorare i caduti del mare e appena mi incontrai, con i responsabili, il Chairman USN Ret. Capt. Louis Cavaliere e la Direttrice Christine Beady e raccontai la tua storia e il progetto, vidi nei loro occhi commossi un grande entusiasmo.
Specialmente il Capt. Louis Cavaliere mi colpì, perché mi raccontò che un giorno, quando era al comando della sua nave, dovette abbandonare l' ancora in mare in quanto si era incagliata e dato che dovevano ripartire, non ebbe il tempo di ricuperarla, per cui per lui questo significava il ritorno della sua ancora perduta.
Iniziai subito i lavori con lo scavo, il cemento armato e la posa del granito donato dal nostro amico e socio Angelo Tartaglini, ora Vice Presidente del Gruppo.
Poi seguirono il posizionamento dell' ancora, la targa con la dedica ai 4 Cappellani e in memoria di te caro padre, Presidente Fondatore del Gruppo ANMI Giovanni Caboto, e l' installazione di un' asta di 8 metri, dove ora sventola la bandiera della Marina Italiana e la bandiera americana.
Il tutto è circondato da mattoni, che riportano i nomi delle persone defunte che i loro cari hanno voluto così ricordare.
Tutto questo è stato possibile con l' aiuto di tante persone, ma soprattutto grazie al tuo supporto, che ci ha guidato costantemente anche dal cielo.
Hai orchestrato in poco tempo la realizzazione di questo grande progetto.
Mi hai trasmesso l' amore e gli alti valori della Marina Italiana e ricordo che mi dicevi sempre che se tu fossi potuto tornare indietro avresti voluto ripercorrere nuovamente tutto il tempo trascorso in Marina, compresa la guerra, ritornare spesso alla sede ANMI di Milano e incontrare i tuoi fratelli marinai compagni di pace e di guerra.
Queste memorie vive nella mia mente, mi hanno fatto capire che anch' io, senza essere mai stato in Marina, mi sentivo marinaio e orgoglioso di esserlo.

Grazie papà

Tuo figlio Massimo

Marina Militare e Olimpiadi

Gaetano Perillo - Socio del Gruppo di Roma

L'articolo che segue è un po' come il "vino d'annata"; è rimasto a riposare in una botte di rovere per oltre un anno a causa della pandemia da Covid-19.
L'autore lo aveva inviato alla redazione in concomitanza con la partenza del *Vespucci*, nella primavera del 2020, per essere presente a Tokio durante i Giochi della XXXII Olimpiade (24 luglio - 9 agosto).
Poi a marzo è intervenuta la pandemia e il prestigioso evento è stato procrastinato.
Prendiamolo allora come un pensiero beneaugurante, un messaggio di ottimismo affinché le Olimpiadi possano svolgersi nell'estate di quest'anno e, soprattutto, affinché il "Veliero" possa quanto prima tornare a ormeggiarsi nei porti di tutto il mondo per essere "inondato" di visitatori.

La Redazione

Le Forze Armate Italiane hanno sempre assicurato un contributo determinante alle grandi manifestazioni sportive nazionali e internazionali, prime fra tutte le Olimpiadi, con la componente sia umana, rappresentata dagli atleti provenienti dai singoli Corpi Armati dello Stato e inquadrati sotto l'egida del CONI (danno lustro ai risultati e contribuiscono a incrementare il medagliere nelle varie discipline) e sia logistica, che fornisce supporto organizzativo e vede coinvolti altri settori, operativi e non, la cui azione si manifesta in vario modo sia nella fase promozionale sia durante lo svolgimento delle manifestazioni. La Marina Militare ha sempre fornito il proprio contributo in tale tipo di attività, con ruolo e compiti particolarmente significativi, tenuto conto della specificità delle sue funzioni operative. Ma anche con significative funzioni di rappresentanza, facendo sventolare il tricolore in terre lontane e incrementando i contatti a livello diplomatico e/o con le popolazioni locali, in particolar modo con gli Italiani all'estero e con i discendenti dei primi emigranti, presenti numerosi in varie parti del mondo.
Né è mancata la presenza in campo agonistico, data la partecipazione diretta di propri atleti, in particolare nel Canottaggio e nella Vela. In quest'ultima disciplina spicca il nome dell'allora Com.te Agostino Straulino, vincitore nella classe Star a Helsinki nel 1952, secondo a Melbourne nel 1956, quarto a Roma nel 1960 e quarto nella classe 5,5 metri a Tokyo nel 1964, sua sesta e ultima Olimpiade.
Giova, inoltre, ricordare il ruolo particolarmente impegnativo e prestigioso assegnato e ottenuto da tre Unità navali della Marina in occasione di altrettante Olimpiadi: l'Incrociatore *Raimondo Montecuccoli,* nel 1956 a Melbourne, la Nave Scuola *Amerigo Vespucci,* nel 1960 a Roma, e la Nave Appoggio *Etna* (riadattata per l'occasione a Nave Scuola) nel 1964 a Tokyo[1].

Melbourne 1956

I Giochi della "XVI Olimpiade" in terra australiana erano stati programmati dal 22 novembre all'8 dicembre 1956, cioè in periodo estivo per l'emisfero meridionale.
Il *Montecuccoli,* al comando del Capitano di Vascello Gino Birindelli, salpò il 1° settembre dal porto di Livorno, dopo aver imbarcato gli aspiranti 3^ classe dell'Accademia Navale per l'annuale campagna di istruzione, per l'occasione ritardata di qualche mese. Oltre quelli trasportati da tre navi mercantili, sull'incrociatore furono imbarcati anche alcuni materiali di supporto, occorrenti alle squadre che sarebbero state impegnate nelle varie discipline sportive. La nave, quindi, assolse anche un compito di tipo logistico, oltre quello di rappresentanza che avrebbe svolto nel corso della campagna, durante le soste sia intermedie sia in quella terminale in terra australiana, portando il saluto e l'immagine dell'Italia lontana alle comunità nazionali insediate nei paesi visitati. Superato il Golfo Persico, l'incrociatore seguì una rotta verso oriente con soste in porti del Pakistan, dell'India, di Singapore, Indonesia, fino alla meta finale in Australia.
Alla fine dei giochi, ci fu un evento imprevisto che impedì al *Montecuccoli* di affrontare il viaggio di ritorno su un percorso similare a quello dell'andata: la crisi scoppiata fra Egitto, Francia, Gran Bretagna e Israele, aveva portato alla chiusura del Canale di Suez e all'interdizione al passaggio delle navi da e verso il Mediterraneo. Fu, quindi, necessario programmare un itinerario alternativo che consentisse di raggiungere le acque di casa provenendo da Ovest, con l'attraversamento del Canale di Panama prima e dello Stretto di Gibilterra dopo. La prua della nave, dopo la navigazione nell'Oceano Indiano, avrebbe solcato quindi il Pacifico e l'Atlantico, completando così la circumnavigazione del globo.
Con il nuovo itinerario furono toccati molti altri porti, con inizio dalla Nuova Zelanda, passando per le Fiji, Samoa, le Hawaii, gli USA, il Messico, Panama, il Venezuela, Trinidad e Tobago, Capo Verde, Gibilterra, e con rientro infine a Livorno il 1° marzo 1957.
In Accademia Navale, gli allievi della 1^ classe, da pochi mesi inquadrati e in attesa di conoscere i "*mostri di anzianità*" (come venivano percepiti gli Aspiranti della 4^ classe destinati a diventare i loro Aspiranti alle sezioni), quando videro la sagoma del *Montecuccoli* che transitava nelle acque antistanti l'Istituto, issando a riva un fiocco tricolore lunghissimo, ebbero la sensazione che di lì a poco sarebbero sbarcati uomini con un "piede marino" eccezionale dopo più di 33.000 miglia percorse in quel fantastico e non programmato giro del mondo.
Fu così che da un impegno ufficiale di rappresentanza e di presenza alla XVI Edizione delle Olimpiadi Moderne, la Marina Italiana, per una concomitanza di eventi, passò a iscrivere nel curriculum di una sua gloriosa Unità navale un evento di grande risonanza, il cui 60^ anniversario è stato giustamente ricordato a Civitavecchia l'11 giugno 2017 alla presenza del Capo di Stato Maggiore della Marina, del Comandante in Capo della Squadra Navale e di alcuni dei partecipanti di quella esaltante avventura.

Incrociatore *Raimondo Montecuccoli*

Nave *Amerigo Vespucci*

Gaetano Perillo

Nato a Salerno il 19 marzo 1938, ha frequentato l'Accademia Navale nel quadriennio 1956-1960 e successivamente ha conseguito la laurea con lode in Ingegneria Navale e Meccanica presso l'Università di Genova con una tesi su un "Progetto di nave portaelicotteri a propulsione nucleare". Ha prestato servizio su sommergibili e unità di superficie e presso Arsenali, Uffici tecnici e al Ministero. Ha lasciato il servizio attivo nel novembre del 2000.

Dal punto di vista sportivo la Marina non mancò di vedere salire sul podio il suo prestigioso rappresentante, Com.te Agostino Straulino, brillante vincitore di una medaglia d'argento nella classe "Star".

Roma 1960

Di ben altro spessore e di più incisiva rilevanza mediatica fu, quattro anni dopo in occasione della XVII Olimpiade di Roma del 1960, la partecipazione diretta della Marina a quella manifestazione. Fu messa infatti a disposizione la prestigiosa Nave Scuola *Amerigo Vespucci* per il trasferimento della fiaccola olimpica dalla Grecia in Italia.
Era stato ipotizzato un tragitto che toccasse i luoghi della classicità greca e romana e alla *nave più bella del*

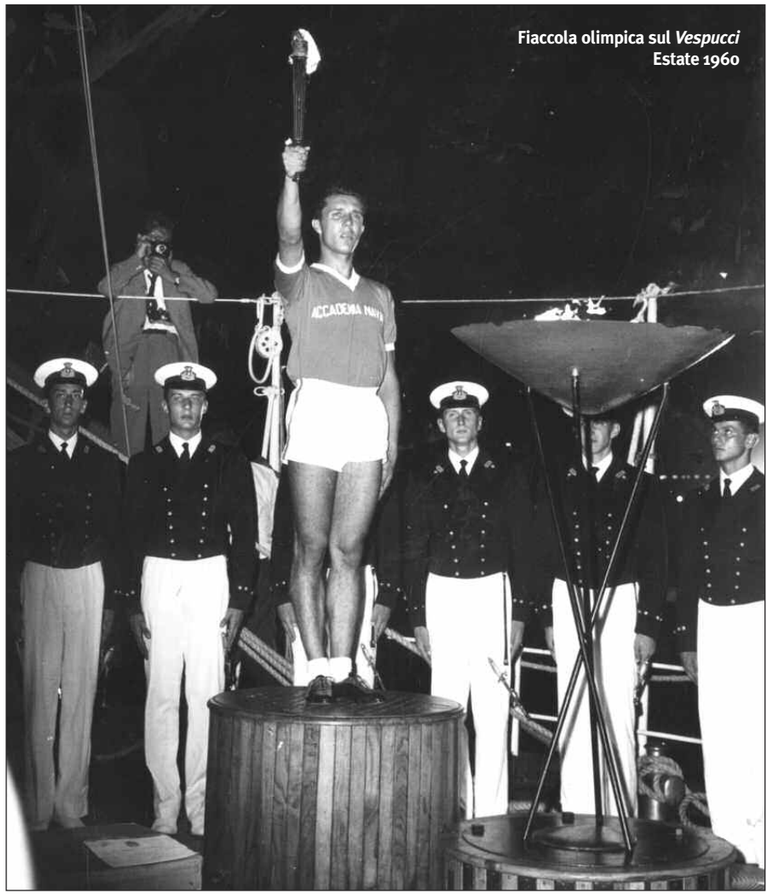
Note

1 In seguito, a Manila si aggregò anche *Nave Andrea Doria* (dove erano imbarcati gli allievi della 2^ classe). Le due navi effettuarono un tratto di missione in formazione congiunta, avendo costituito la V Divisione Navale in Estremo Oriente.

mondo fu affidato il compito di ospitare il sacro fuoco di **Olimpia** nel tratto marino dalla Grecia all'Italia. L'inizio del trasferimento ebbe inizio il 13 agosto 1960 da **Olimpia**, dopo la suggestiva e tradizionale cerimonia di accensione della torcia mediante uno specchio ustorio che veicolò i raggi solari sulla stessa, innescando rapidamente la fiamma. Tedofori greci coprirono in giornata il percorso fino al mare e in serata la fiaccola giunse al porticciolo di Zèas, al Pireo, ove avvenne il passaggio da mani greche a quelle italiane. Con una baleniera greca, su cui avevano preso imbarco alcuni allievi 1^ classe dell'Accademia Navale, il sacro fuoco fu trasferito su nave *Vespucci,* all'àncora poco distante, e vi rimase l'intera notte - vegliato a turno dai cadetti - mentre ardeva su un tripode appositamente allestito sul cassero a poppa.

Dopo aver circumnavigato il Peloponneso, il veliero fece rotta verso la Sicilia con il suo prezioso e simbolico carico e la sera del 18.8.1960 arrivò a Siracusa. Fu scortata da due corvette fino alla rada antistante la **Fonte Aretusa**. Un allievo dell'Accademia prelevò la fiaccola e, prendendo imbarco su una lancia a remi accostata sottobordo, la portò in terra ferma, ponendo termine alla sua permanenza sul *Vespucci*. Un'altra significativa esperienza della famosa Nave Scuola italiana fu così l'avere solcato quelle acque del Mediterraneo intrise di storia millenaria, recando a bordo il rinnovato simbolo di un'antica e democratica civiltà.

Sicuramente quella fiamma tremolante che ardeva nel buio della notte sarà stato oggetto di molta ammirazione agli occhi dei tanti allievi e giovani marinai facenti parte dell'equipaggio della nave. Giustamente quel Corso di allievi scelse poi di chiamarsi col nome distintivo di "Olimpici". La missione olimpica, così brillantemente assolta, ebbe quindi termine. La fiaccola intraprese il suo cammino verso Roma, attraversando 15 province della Magna Grecia su un percorso di oltre 1500 km. Giunse nella Capitale il 24 agosto e sostò in serata in Campidoglio, ardendo per tutta la notte in un tripode appositamente allestito. L'indomani, ripartenza per lo stadio Olimpico con arrivo alle 17.30, ora di inizio della Cerimonia di Apertura.


Fiaccola olimpica sul *Vespucci*
Estate 1960

In tutte le località attraversate dai tedofori c'erano state scene di entusiasmo collettivo, manifestazioni di giubilo, sventolio di bandiere olimpiche e nazionali. Poi, la magia della Roma di quegli anni decretò il trionfo di quella manifestazione, giustamente ricordata come *la più bella Olimpiade dei tempi moderni* e immortalata in un magnifico film-documentario di Romolo Marcellini intitolato "La grande Olimpiade".

In campo sportivo, ci fu purtroppo una inaspettata delusione proprio per il più famoso rappresentante della Marina Militare, su cui erano state poste molte speranze di una medaglia. Nelle acque del golfo di Napoli, dove si svolsero le gare di vela, nella classe "Star" il Comandante Straulino non riuscì a bissare i brillanti risultati delle due precedenti Olimpiadi: Medaglia d'Oro a Helsinki, davanti agli USA, e Medaglia d'Argento a Melbourne dietro agli USA. Nelle acque di casa, invece, il nuovo equipaggio Straulino/Rolandi non riuscì a tenere testa ai quotati avversari e finì quarto dietro URSS, Portogallo e USA.

Tokyo 1964

Ancora, quattro anni dopo, per la XVIII edizione dei Giochi Olimpici (Tokyo, 10/24 ottobre 1964) la Marina assicurò la presenza di due navi che, partite in tempi diversi dall'Italia, si ricongiunsero a Manila per costituire la V Divisione Navale e proseguire insieme la campagna addestrativa nei mari del Giappone e aree circostanti.

Si trattò dell'incrociatore lanciamissili *Andrea Doria*, da pochi mesi consegnato alla Marina, e della nave appoggio *Etna* (ex USS *Whitley*). Quest'ultima aveva subito dei lavori di trasformazione presso l'Arsenale di Taranto consistenti essenzialmente nella realizzazione di sistemazioni alloggiative per gli allievi dell'Accademia Navale, destinati per l'occasione a effettuare a bordo la loro campagna addestrativa estiva. Merita di essere ricordato che l'*Etna*, al di là degli innegabili eventi positivi vissuti in occasione delle soste nei tanti porti esotici toccati nel corso della lunga navigazione, dovette affrontare anche vicende avverse che misero a dura prova resistenza e capacità professionali del personale imbarcato.

Già durante il primo impatto col grande caldo, nel canale di Suez e nel Mar Rosso, la nave, costruita negli USA nel 1944 per altra destinazione d'uso e non certo per fare da nave scuola per gli allievi dell'Accademia Navale, benché in parte riallestita per tale ruolo, non offriva una ricettività adeguata, specie per navigazioni in acque tropicali. I disagi, le grandi sudate, a volte i mancamenti, si susseguirono per tutto il successivo tragitto fino a quando non vennero raggiunte le più confortevoli temperature alle latitudini del Mar del Giappone. Intanto però altre vicissitudini erano in agguato!

Copia della medaglia (fronte e retro) commemorativa
della V Divisione Navale (Nave *Doria* e Nave *Etna*), in occasione di Tokyo 1964

Giunti a Cochin (l'odierna Koci, nella regione del Kerala - costa Sud-occidentale dell'India meridionale), si rese necessario sostituire le schermature dei misuratori di livello dei collettori superiori delle caldaie in quanto fuori uso. Occorreva approvvigionare della mica in piccole lastre, un materiale della categoria dei fillosilicati resistenti al calore.

Immagine di una piazza
di Cochin (Kerala)

L'Ufficiale di collegamento indiano ci informò che sarebbe stato possibile reperire detto materiale presso uno Ship Chandler che fungeva anche da fornitore marittimo; dopo un breve conciliabolo il Direttore di Macchina incaricò per tale incombenza il sottoscritto (allora giovane Capitano del Genio Navale). Si trattava in effetti di un bazar pieno di ogni genere di mercanzia. Non ebbero difficoltà a darmi quanto da me richiesto, precisandomi però che i fogli di mica non erano suddivisibili. Ne acquistai allora due confezioni intere e, tornato a bordo, spiegai i motivi di quella mia decisione, utile anche per costituire una scorta a prezzo decisamente conveniente.

Il Paese successivo da visitare erano le Filippine, con sosta nella capitale Manila. La navigazione si svolse tranquillamente con i soliti problemi legati al caldo e all'alto tasso di umidità, a cui peraltro si era fatta ormai l'abitudine e stoicamente se ne sopportavano i disagi. Poi l'imprevisto: a qualche decina di miglia dalla meta, nottetempo, fu avvertito in sala macchine un preoccupante, lungo stridio proveniente dal lato ruota intermedia del riduttore, ramo turbina di bassa pressione. Fu subito fermata

A Manila, taglio fiancata Nave *Etna* per sbarco/imbarco ruota ingranaggi

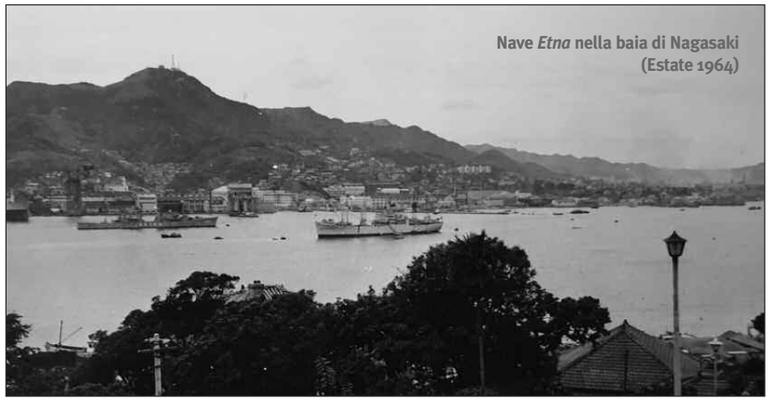
la turbina che azionava la rotazione dell'elica.
Trattandosi di una nave monoelica, fu chiara la gravità dell'avaria: veniva a mancare la propulsione e, quindi, la nave rimaneva ferma in mezzo al mare, senza possibilità di manovrare in autonomia. Fortuna volle che nessun monsone fosse in agguato. Mentre si valutava la richiesta dell'intervento di un rimorchiatore d'alto mare, si consultarono le monografie, poco più che semplici libretti di istruzione, presenti a bordo di quella nave da trasporto, costruita nel 1944 in un cantiere americano per durare solo un arco di tempo limitato al periodo bellico. Ciononostante, riuscimmo a capire dalle scarne indicazioni di quel manuale che era stata prevista la possibilità di riparare l'avaria e dopo più di tre ore di tentativi si poté avvertire in plancia che sarebbero stati eseguiti giri di prova.

La riparazione funzionò e la nave riprese la navigazione a lento moto verso Manila, ovviamente con la sala macchine in stato di allerta. Arrivati nella Capitale filippina, si pose il problema della riparazione (sostituzione della ruota intermedia a ingranaggi del riduttore) che fu brillantemente risolto in circa 20 giorni. Salpammo, quindi, alla volta di Tokyo, dove giungemmo in tempo per la Cerimonia di apertura dei Giochi e la consegna dei materiali destinati alla delegazione italiana.
Il solito grande Agostino Straulino, quale skipper non più di una "Star" ma di un 5,50 metri S.I. e coadiuvato da due giovani Ufficiali, sottotenenti di vascello Bruno Petronio e Massimo Minervini, pur conducendo nel complesso una bellissima prova, non riuscì ad andare oltre il quarto posto, preceduto nell'ordine dalle barche di Australia, Svezia e USA[2]. Terminata così la fase dedicata all'Olimpiade, *Nave Etna* proseguì la sua campagna addestrativa navigando in acque giapponesi con soste, come da programma, nei porti di Etajima, Kobe, Hiroshima e Nagasaki (dove occorse un'altra significativa avaria meccanica che comunque riuscimmo a riparare).

Tokyo. Accoglienza di croceristi allo sbarco dalla nave

Note

2 Se il risultato sul campo di gara di Enoshima lasciò con l'amaro in bocca, l'anno successivo, il 1965, nelle acque del golfo di Napoli, dove si svolse il Campionato del Mondo dei 5,50 metri S.I, il *Grifone*, ancora con equipaggio Straulino-Petronio-Minervini, ingaggiò proprio con la barca australiana un serrato duello, che assegnò il verdetto finale negli ultimi 700 metri dell'ultima regata. Prevalse il *Grifone*, con una meritata rivincita rispetto alle regate olimpiche giapponesi e un'altra prestigiosa medaglia per lo skipper e il suo giovane equipaggio.



Nave *Etna* nella baia di Nagasaki (Estate 1964)

Il *Vespucci* a Cagliari (Estate 2017), in campagna promozionale per Olimpiadi Roma 2024

Un ultimo test per gli allievi degli eventi, che possono accadere quando si va per mare, lo si ebbe all'arrivo nella rada di Penang in Malaysia. Al momento di dare fondo all'ancora, il sistema di ritenuta della catena non funzionò e, quindi, l'àncora stessa e tutte le lunghezze di catena finirono in acqua. Quando il pilota locale - già a bordo - si accorse che due nostri operatori subacquei si accingevano a calarsi in mare per tentare l'aggancio e il recupero di ancora e catena, corse a fermarli data la possibile presenza di pescecani. Fu giocoforza ricorrere nuovamente a una ditta del posto che, con l'uso di un apposito pontone, portò a termine l'operazione consentendo l'ancoraggio della nave.
Fu questa l'ultima disavventura patita e superata da *Nave Etna* in quella campagna, nata all'insegna della XVIII Olimpiade di Tokyo e continuata con una serie di vicissitudini molto formative e istruttive non solo dal punto di vista professionale, ma anche piena di interessi dal punto di vista turistico e dei rapporti umani con diverse etnie in giro per il mondo.
Non si esaurisce con i tre esempi citati l'impegno che la Marina ha fornito alle manifestazioni olimpiche negli ultimi decenni. Con tale spirito di collaborazione, sicuramente avrebbe assicurato il proprio contributo qualora si fosse concretizzata la candidatura di Roma per i Giochi Olimpici del 2024 (poi assegnata a Parigi). Il *Vespucci*, nel corso della pre-campagna durante la sosta nei vari porti avrebbe ospitato a bordo eventi e conferenze a carattere promozionale per illustrare le modalità di svolgimento della manifestazione, le sedi designate a ospitare le varie specialità, ecc.[3] Ancora una volta la Marina Militare avrebbe sicuramente recitato un ruolo di primo piano, col prestigio delle sue strutture, dei suoi mezzi e del suo personale. A testimonianza di questa ampia disponibilità anche per quelli di Tokyo 2020, la Marina aveva programmato per il *Vespucci* una campagna addestrativa di ben due anni verso la capitale giapponese, con il consueto compito di far sventolare il tricolore in terre lontane (sempre motivo di orgoglio per gli Italiani e gli oriundi ivi residenti) e costituire con la sua presenza un unteriore stimolo per i nostri atleti a ben figurare. Il giro del mondo, per la seconda volta nella vita della "Signora dei mari", che tutti noi marinai sappiamo si concretizzerà quando l'emergenza sanitaria mondiale sarà finalmente alle spalle...

Note

3 Il primo di questi incontri sinergici fra la Marina Militare e il Comitato promotore si era tenuto nella sede di Cagliari, già scelta come futuro campo di gara per le competizioni di vela. In quella occasione, sul cassero della nave, il Comandante, presenti il Sindaco, il Vice coordinatore del Comitato promotore "Roma 2024" e rappresentanti della stampa nazionale, tenne una conferenza non solo per annunciare la nuova operatività del *Vespucci* e i futuri impegni, ma anticipò anche l'impegno assunto dalla Marina di farsi portavoce, proprio con quella nave, della volontà della nazione di ospitare nuovamente le Olimpiadi dopo quelle del 1960, ancora vive nel ricordo di tanti Italiani. In seguito il *Veliero* toccò altri porti della penisola, con una puntata anche in Croazia, e ovunque furono organizzati incontri, mostre itineranti e manifestazioni improntate al tema di "Roma 2024". Ovunque fu assicurata anche la presenza di atleti militari delle varie Forze Armate, per dare testimonianza della vicinanza di tali organismi militari al mondo dello sport e della capacità di esprimere anche ai massimi livelli campioni capaci di imporsi nelle più impegnative competizioni nazionali e internazionali, primi fra tutti Straulino e i fratelli D'Inzeo.

Eugenio Ghersi
Ufficiale di Marina, medico ed esploratore

Marco Gemignani – Docente di Storia Navale all'Accademia Navale
Socio benemerito del Gruppo di Viareggio

La nascita del Corpo Sanitario della Marina Militare italiana si fa risalire al 1° aprile 1861, quando Camillo Benso di Cavour, che all'epoca era ministro della Marina del Regno d'Italia, presentò al sovrano Vittorio Emanuele II di Savoia un nuovo regolamento, che si era reso necessario dopo l'unificazione dei corpi sanitari delle Marine preunitarie.
Il testo, dal titolo *Ordinamento del Corpo e del Servizio Sanitario per la Real Marina*, fu approvato dal monarca con il Regio Decreto n. 4824 del medesimo giorno e da allora numerosi suoi Ufficiali si sono distinti a bordo e a terra sia in pace sia in guerra.
Uno di essi è certamente Eugenio Ghersi, nato a Oneglia in provincia di Imperia il 14 luglio 1904 e laureato in Medicina e Chirurgia il 20 novembre 1928 presso l'Università di Torino. Egli in seguito sostenne l'esame di stato ed ebbe l'abilitazione all'esercizio della professione il 15 gennaio 1929; presa la decisione di diventare ufficiale medico della Regia Marina, dal 1° agosto al 6 ottobre 1929 seguì il prescritto corso presso la Regia Accademia Navale di Livorno, che continuò come tenente medico in servizio permanente effettivo alla Scuola di Sanità Militare Marittima di Napoli.
Ghersi, completato il periodo di formazione il 20 gennaio 1930, fu destinato come secondo medico dapprima sulla corazzata *Duilio* e poi dal 21 maggio per quasi un mese sull'allora modernissima nave scuola *Cristoforo Colombo*.
Dopo queste prime esperienze fu trasferito in Estremo Oriente, che raggiunse imbarcandosi il 15 luglio sul piroscafo *Venezia,* che lo condusse in Cina e il suo viaggio proseguì sulla cannoniera *Sebastiano Caboto* con la quale raggiunse la similare *Ermanno Carlotto,* dove era stato assegnato come medico. L'unità operava sul fiume Yang Tze Kiang, per tutelare gli interessi italiani e le missioni cattoliche, e Ghersi approfittò di queste navigazioni per avvicinarsi alla cultura orientale e alle religioni professate in quell'area; egli inoltre, affascinato dal paesaggio che poteva ammirare dalla cannoniera che navigava lentamente lungo il fiume da Shanghai fino alle gole di Yichang, prese dimestichezza con la macchina fotografica e con la cinepresa, immortalando così ciò che vedeva, che si trattasse sia di edifici sia di persone.
Da un punto di vista sanitario l'Ufficiale non si limitò a prendersi cura dell'equipaggio dell'*Ermanno Carlotto*, ma con grande generosità e professionalità diresse l'ospedale civile di Hankow, avvalendosi del personale cinese e, in seguito alle grandi inondazioni del 1931, si impegnò per far fronte alle epidemie coleriche e anche vaiolose che avevano colpito la popolazione.
Il 6 maggio 1932 Ghersi sbarcò dalla cannoniera e rimpatriò sull'incrociatore pesante *Trento*; dopo un meritato periodo di licenza, egli fu promosso capitano e il 10 dicembre successivo divenne il medico di bordo dell'incrociatore leggero *Bartolomeo Colleoni,* dove rimase fino al 9 maggio 1933. Ghersi nel frattempo aveva avuto modo di parlare con un suo collega del Corpo dello Stato Maggiore, cugino del famoso orientalista Giuseppe Tucci, della passione che egli aveva maturato per le culture e le religioni asiatiche. L'Ufficiale informò Ghersi che il cugino in quel periodo stava organizzando la sua quarta spedizione in Tibet e li mise in contatto e già dal loro primo incontro Tucci propose al capitano medico di accompagnarlo, in quanto aveva necessità di una persona che fosse un medico ma che al tempo stesso risultasse pure abile nello scattare foto, nel fare riprese cinematografiche, possedesse conoscenze di cartografia e che ovviamente avesse il fisico adatto per compiere lunghe marce ad altitudini medie di 4000 metri.
Ghersi rimase entusiasta dell'invito e ne informò tramite via gerarchica il Ministero della Marina, il quale lo

Sopra, a sinistra:
Il capitano medico Eugenio Ghersi

Sotto:
Una foto della cannoniera *Ermanno Carlotto* con la dedica scritta dal suo comandante Candido Bigliardi a Eugenio Ghersi. Quest'ultimo, dotato di un'eccellente manualità, nel 1990 costruì un modello in scala dell'unità che attualmente, insieme ad altri cimeli dell'ufficiale medico, è conservato presso il Museo Navale Internazionale di Imperia

In alto:
La prima spedizione in Tibet alla quale partecipò Ghersi si svolse fra il giugno e il novembre del 1933.
L'ufficiale medico è il primo a sinistra, mentre il professore Giuseppe Tucci è il quarto

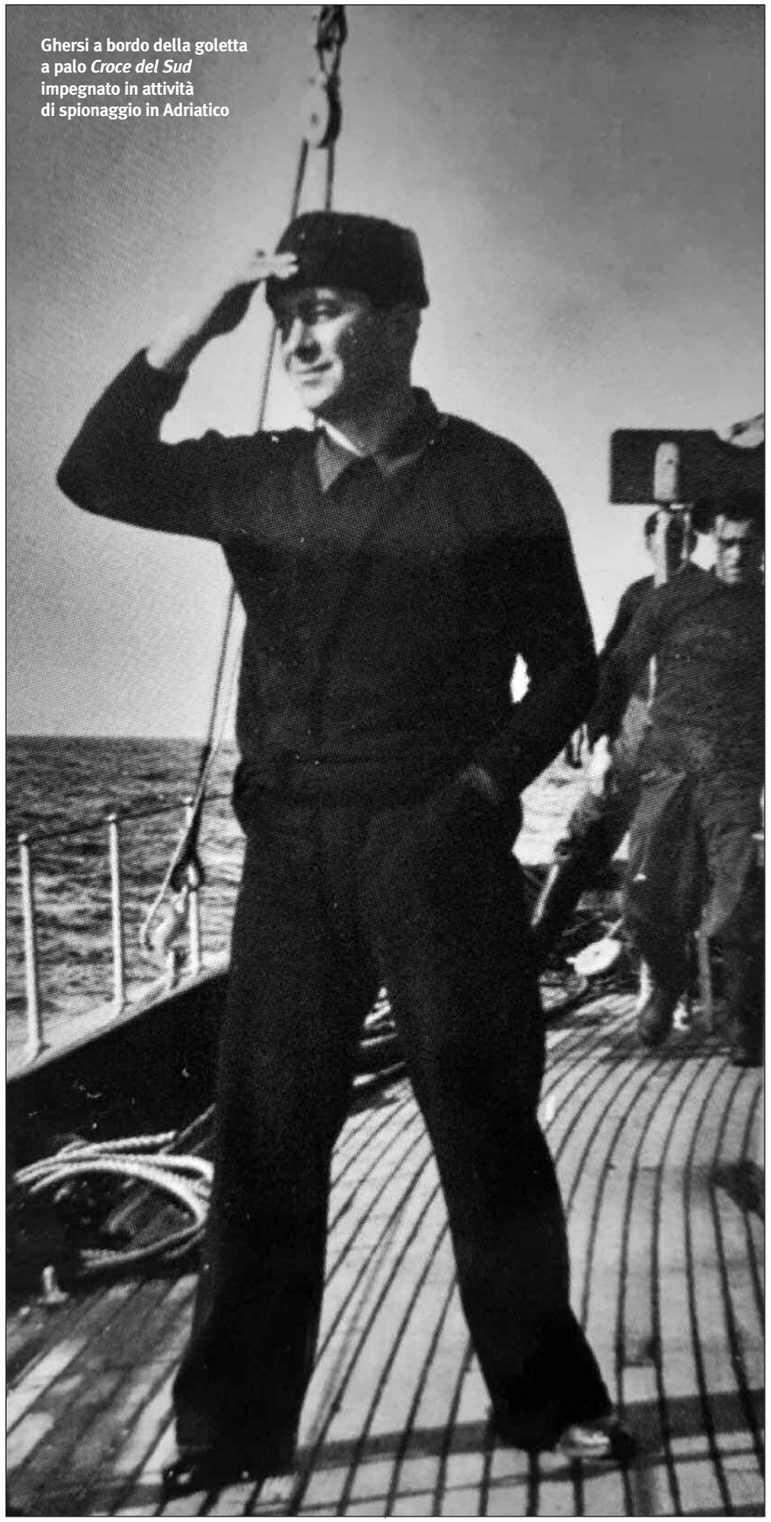
A sinistra:
Ghersi è al centro della foto con il casco coloniale durante una sosta in un villaggio tibetano. Appena si diffondeva la notizia che fra i membri della spedizione vi era un medico molti abitanti gli si rivolgevano per essere curati

Sotto:
Ghersi, durante le due spedizioni in Tibet, scattò migliaia di foto e molte di esse ritraevano edifici di notevole importanza storica che vennero in seguito distrutti dai cinesi, come l'importante monastero fortificato di Tashigang

La VII Divisione Navale composta dai moderni incrociatori leggeri *Emanuele Filiberto Duca d'Aosta* ed *Eugenio di Savoia*. Ghersi era capo del servizio sanitario di quest'ultima unità dal giugno del 1938 all'agosto del 1939

autorizzò a prendere parte alla spedizione considerandolo semplicemente in licenza ordinaria senza assegno di missione. Il medico, pertanto, lasciò l'Italia con Tucci, imbarcandosi sulla motonave *Victoria* con la quale raggiunsero Bombay in India, da dove proseguirono dapprima con un treno e poi con un camion per arrivare fino a Sultampur.

Da quest'ultima località, dopo aver assoldato i portatori, il 21 giugno partì la spedizione, che durò circa cinque mesi e che aveva lo scopo principale di visitare la parte occidentale del Tibet, dove fra il X e il XVII secolo era esistito il cosiddetto Regno di Guge.
Durante il viaggio Ghersi ebbe modo di scattare numerose fotografie delle montagne, che dovevano superare, dei villaggi, delle fortezze, dei monasteri e quanto in essi era custodito, compresi antichi testi, manufatti e opere d'arte.
Il capitano solitamente sviluppava le foto la sera nella sua tenda perché, se qualcuna di esse fosse risultata imperfetta, avrebbe potuto rifarla il giorno successivo prima di riprendere la marcia. Inoltre egli girò brevi filmati, effettuò rilievi cartografici e altimetrici, curò la compilazione del diario giornaliero e di un erbario, riportandovi i nomi delle piante che trovavano e i loro effetti terapeutici.
Ghersi ebbe modo di curare i membri della spedizione, ma si occupò anche di parecchi tibetani, in quanto accadeva che allorché la carovana faceva sosta in un villaggio e si spargeva la voce che fra i suoi componenti vi era un medico, subito si presentavano molti abitanti che chiedevano il suo aiuto e l'Ufficiale, come già aveva fatto in Cina, non si tirava mai indietro.
Rientrati in India, Ghersi e Tucci si imbarcarono di nuovo sulla motonave *Victoria*, a bordo della quale incontrarono Guglielmo Marconi, e rimpatriarono portando con loro una notevole quantità di foto, filmati e oggetti, che avevano raccolto lungo i 1800 chilometri percorsi durante la spedizione. La loro esperienza sarebbe stata narrata nel volume che i due pubblicarono nel 1934 per conto della Reale Accademia d'Italia dal titolo *Cronaca della missione scientifica Tucci nel Tibet occidentale (1933)*.
Ghersi, per quello che riguarda la sua attività in Marina, il 2 marzo 1934 fu assegnato all'Ospedale Militare Marittimo della Spezia, divenendo Direttore della Scuola Infermieri e il 29 settembre successivo Comandante del Distaccamento Infermieri del medesimo nosocomio.
Intanto Tucci stava preparando una nuova spedizione nel Tibet occidentale per esplorare alcune località, che non aveva visitato nel precedente viaggio oppure che aveva già visto, ma che desiderava studiarle in maniera più approfondita e, rimasto entusiasta di Ghersi, gli chiese di accompagnarlo anche in questa avventura.
Stavolta il Ministero della Marina pose ufficialmente il medico a disposizione della Reale Accademia d'Italia che sponsorizzava l'iniziativa a partire dal 1° maggio 1935. Completato il trasferimento in India, Tucci fissò la partenza della spedizione da Almora il 6 giugno. Essa effettuò numerose soste in antichi templi, monasteri e villaggi con Ghersi che, come nella prima esplorazione, scattò migliaia di fotografie ed eseguì parecchi filmati.
La carovana il 17 luglio a Trugo si imbatté in una trentina di briganti armati di vecchi fucili a miccia e quando Ghersi, per nulla spaventato, montò la cinepresa sul cavalletto per poterli filmare, i predoni fuggirono avendola scambiata per chissà quale potente arma. Durante il viaggio Tucci e il medico dovettero superare grosse difficoltà, comprese le condizioni atmosferiche non buone come nella spedizione di due anni prima, ma nonostante ciò riuscirono a percorrere, in quasi cinque mesi, 1980 chilometri giungendo a Srinagar e completando così l'itinerario che si erano prefissati.
Dopo il rientro in Italia Ghersi dal 1° dicembre 1935 riprese servizio nell'Ospedale Militare Marittimo della Spezia e nel gennaio seguente sposò Michelina Ricci. Il capitano, grazie alla sua partecipazione alle due spedizioni in Tibet, aveva affinato le proprie capacità sia di fotografo sia di cartografo e queste sue due qualità gli valsero il trasferimento con la moglie all'Ambasciata italiana di Gedda in Arabia Saudita, ufficialmente come medico, risultando cartolariamente imbarcato dapprima sull'incrociatore leggero *Bari* e in seguito sulla nave coloniale *Eritrea*, ma in realtà per svolgere missioni di spionaggio avvalendosi della sua abilità di cartografo e di fotografo.
Il 25 maggio 1938 rientrò a La Spezia e il 6 giugno successivo si imbarcò come capo del servizio sanitario sul moderno incrociatore leggero *Eugenio di Savoia* che, con il gemello *Emanuele Filiberto Duca d'Aosta*, costituiva la VII Divisione al comando



Ghersi a bordo della goletta a palo *Croce del Sud* impegnato in attività di spionaggio in Adriatico

Marco Gemignani

Nato a Viareggio nel 1966, da circa venticinque anni è docente di Storia Navale presso l'Accademia Navale di Livorno. È autore di circa centocinquanta pubblicazioni in Italia e all'estero, ha presentato proprie relazioni in oltre un centinaio di convegni ed è membro di diverse associazioni culturali. La Marina Militare gli ha assegnato la carica di consigliere per la pubblicistica navale dello Stato Maggiore, di consulente del Museo Tecnico-Navale della Spezia e del Museo Storico-Navale di Venezia, di membro ordinario del Comitato Consultivo dell'Ufficio Storico della Marina Militare e infine fa parte del Comitato Scientifico della "Rivista Marittima" e del "Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare".

dell'ammiraglio di divisione Edoardo Somigli. Il 1° agosto Ghersi fu promosso maggiore e nei mesi successivi le due navi si prepararono per la circumnavigazione del globo. Esse salparono da Napoli il 5 novembre ed eseguirono soste a Gibilterra, a Tangeri, a Tenerife, a Dakar e, attraversato l'Atlantico, a Pernambuco, a Rio de Janeiro, a Santos, a Montevideo, a Buenos Aires, a Puerto Belgrano e, superato lo Stretto di Magellano, le unità entrarono nel Pacifico fermandosi a San Quintino, a Talcahuano, al Callao e alla Libertad.

Tuttavia, a causa dell'aumentata tensione in Europa, il Ministero della Marina ritenne opportuno annullare la restante parte della campagna, nel corso della quale le navi avrebbero dovuto toccare porti degli Stati Uniti, dell'Asia, Massaua in Eritrea e infine Suez in Egitto e pertanto esse dovettero attraversare il Canale di Panama, eseguendo solo brevi soste e si ormeggiarono a La Spezia il 3 marzo 1939.

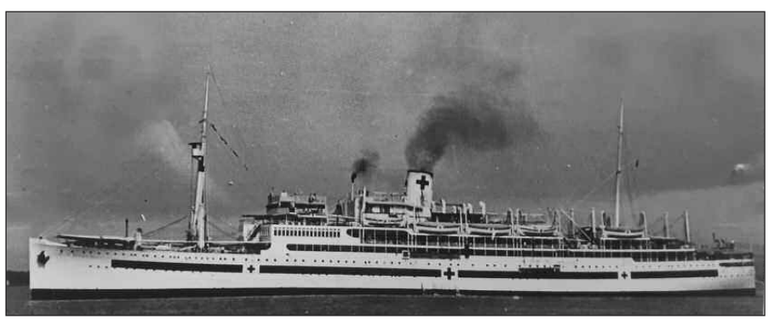
L'ammiraglio Somigli, nella sua relazione finale sulla campagna, riportò che, nonostante la modifica dell'itinerario, era stata un successo e che le navi avevano avuto a bordo durante le soste oltre mezzo milione di visitatori; egli, inoltre, aggiunse che i loro movimenti erano stati seguiti da alcuni incrociatori britannici, francesi e statunitensi perché probabilmente i governi di Londra e Parigi volevano rendersi conto delle capacità di queste due navi italiane di insidiare le loro linee di comunicazione in caso di guerra, mentre quello di Washington temeva che esse, per le loro qualità, potessero indurre alcuni Stati sudamericani a ordinare la costruzione di unità analoghe ai cantieri italiani invece che a quelli statunitensi.

Il 7 agosto Ghersi fu trasferito a Roma all'Ispettorato di Sanità e il 10 giugno 1940, come è noto, l'Italia entrò nella Seconda Guerra Mondiale a fianco della Germania. Il medico il 25 agosto venne assegnato al Gabinetto del Ministero della Marina come responsabile dell'Ufficio Collegamento Stampa, ma tale incarico in realtà era una copertura in quanto, sempre per la sua abilità nello scattare foto e nel fare schizzi cartografici, fu inviato in Adriatico con la goletta a palo *Croce del Sud* per svolgere attività di *intelligence* nei confronti delle installazioni militari costiere jugoslave come già aveva fatto nel 1937 e nel 1938 in Mar Rosso.

Ghersi il 28 maggio 1941 fu destinato come Comandante del distaccamento infermieri e Vicedirettore sanitario sulla nave ospedale *Virgilio,* la quale operava prevalentemente per trasportare feriti e malati dal fronte libico-egiziano in Italia e che più volte fu bombardata da aerei avversari e urtò contro mine riportando danni di varia entità.

Il Maggiore, come era nella sua indole, si prodigò sempre e per quello che fece in una di queste occasioni, quando la *Virgilio* nel pomeriggio del 9 luglio 1941 fu attaccata da velivoli britannici mentre era ormeggiata a Tripoli, si meritò la Croce al Valore Militare con la seguente motivazione "*Ufficiale medico di nave ospedale, ormeggiata in un porto dell' Africa settentrionale, e colpita da bombe dirompenti ed incendiarie, durante un' incursione aerea nemica, che provocavano un incendio a bordo ed una larga falla in una fiancata, accorreva prontamente ove più incombente era il pericolo e necessaria la sua assistenza ivi prodigandosi in operazioni volte allo sgombero dei ricoverati dai locali in fiamme e per prestare la sua opera ai feriti, instancabile e prodigo di cure e di conforto, dava prova di abnegazione ed altruismo*".

La nave ospedale *Virgilio*



Ghersi, mentre era sulla *Virgilio*, ebbe la promozione a tenente colonnello e, persa la Libia, la nave ospedale continuò l'evacuazione degli infermi dalla Tunisia e poi dalla Sicilia subendo altri attacchi aerei.

L'Ufficiale sbarcò dalla *Virgilio,* mentre si trovava a Livorno il 31 agosto 1943, ed ebbe l'ordine di recarsi alla Direzione della Sanità Militare Marittima a Roma in attesa della nuova destinazione di servizio e fu nella capitale che egli venne sorpreso dall'annuncio dell'armistizio l'8 settembre successivo. Egli pertanto rimase nel territorio della Repubblica Sociale Italiana e gli fu chiesto di prestare servizio nella sua Marina come tenente colonnello medico, per cercare di salvaguardare il materiale sanitario e i diritti e gli interessi di migliaia di militari infermi.

Ghersi accettò e divenne capo della Divisione Materiali con sede a Mirano vicino a Venezia e negli ultimi giorni di guerra l'Ufficiale svolse la funzione di intermediario fra i reparti britannici e quelli tedeschi, in quanto questi ultimi volevano arrendersi agli alleati e non ai partigiani. Egli inoltre si mise in contatto con il parigrado tenente colonnello medico della Regia Marina Orazio Rutoli, che faceva parte del Comitato di Liberazione Nazionale, per consegnargli le medicine, le attrezzature ospedaliere e l'archivio della Direzione Generale della Sanità.

Il maggiore medico Eugenio Ghersi in uniforme estiva

Ghersi, come tutto il personale della Marina, delle altre Forze Armate e delle varie amministrazioni dello Stato, che avevano collaborato con la Repubblica Sociale Italiana, fu sottoposto al giudizio di una delle apposite Commissioni di discriminazione e venne condannato alla sospensione dall'impiego per motivi disciplinari per la durata di dieci mesi, poi ridotti a sei. In quel periodo Ghersi si arrangiò, creando un'impresa di trasporti con un autobus che faceva servizio dal Veneto alla Jugoslavia, nella quale lui guidava il mezzo e la moglie faceva la bigliettaia.

Ripreso servizio in Marina, fra i vari incarichi che rivestì con il grado di colonnello vi fu quello dal 1° luglio 1956 di capo Reparto Medicina all'Ospedale Militare Marittimo di Venezia, dove il 16 novembre successivo ne divenne Vicedirettore.

Il 10 settembre 1957 fu trasferito all'Ospedale Militare Marittimo di La Spezia, del quale dall'11 ottobre rivestì la carica di Direttore e a questo periodo risale una sua descrizione, fatta dopo la scomparsa di Ghersi, da un Ufficiale medico all'epoca suo collaboratore, Emilio Opromolla, che in seguito sarebbe divenuto ammiraglio ispettore: "*Impeccabile Direttore, lealissimo con i sottoposti che rispettava senza inibizioni. Fu un militare liberale, di intelligenza superiore, sereno, signorile, disponibile, calmo nel discutere problemi importanti con chiunque: superiori, pari grado, inferiori e gente comune, di qualunque estrazione sociale, culturale, o economica [...]. Lui annullava la sudditanza. Io non l' ho mai visto realmente agitato. Un uomo straordinario, un carisma unico. Era sempre comprensivo e sorridente. Non si curava della fatica o dell' etichetta. [...] Dotato di un dinamismo straordinario, era spaventosamente preparato nel campo tecnico con un talento naturale in meccanica ed elettronica*".

Ghersi il 1° ottobre 1959 fu assegnato alla Direzione di Sanità del Dipartimento Militare Marittimo dell'Alto Tirreno, della quale l'11 seguente ne divenne responsabile; alla fine del 1961 fu trasferito a Roma all'Ispettorato e venne nominato maggior generale, per poi essere promosso tenente generale il 1° gennaio 1967. Egli trascorse gli ultimi mesi di servizio a disposizione del Dipartimento dell'Alto Tirreno e il 15 luglio 1969 venne posto in congedo.

Ghersi si ritirò con la moglie in un appartamento all'ultimo piano di un elegante palazzo in stile Liberty a La Spezia, che aveva trasformato in una specie di museo dove erano esposti i tanti cimeli, che aveva raccolto durante i due viaggi in Tibet, e le foto che aveva scattato ai suoi importanti antichi edifici che purtroppo erano nel frattempo stati distrutti. L'Ufficiale mostrava questi oggetti volentieri, prodigo di spiegazioni, agli amici e ai conoscenti quando andavano a trovarlo.

Qualche volta fu invitato a tenere conferenze su queste spedizioni, che avevano lasciato in lui un'eco profonda, tanto che quando "salpò per l'ultima missione" il 13 ottobre 1997 volle essere seppellito con il costume tradizionale del Tibet che aveva preso durante uno di questi viaggi e che sulla lapide tombale fosse riportata in caratteri tibetani una formula sacra.

Dopo la sua scomparsa alcuni studiosi si sono occupati della straordinaria vita di questo Ufficiale della nostra Marina, che si è letteralmente svolta attraverso tutto il '900. L'autore dell'ultima biografia su Ghersi, il comandante Flavio Serafini, fondatore a Imperia del Museo Navale Internazionale, desiderando onorare la profonda passione di Ghersi per l'Oriente, ha deciso di donare i proventi del suo volume *Eugenio Ghersi. Un Medico di Marina sulle vie del mondo*, al progetto "Una Ger per tutti", un'iniziativa umanitaria della Croce Rossa di Ulan Bator in Mongolia per fornire le tende tradizionali alle locali famiglie con bambini e adulti portatori di handicap.

■■■

Indice delle fonti e bibliografia

Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, *Biografie ufficiali*, busta G 1, fascicolo 24 bis.

Paolo Alberini-Franco Prosperini, *Uomini della Marina 1861-1946. Dizionario Biografico*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2015.

David Bellatalla, *Eugenio Ghersi sull' Altopiano dell' Io Sottile*, Rovereto, Montura Editing, 2016.

David Bellatalla-Carlo Alberto Gemignani-Rosanna Piccioli-Oscar Nalesini-Luisa Rossi, *Eugenio Ghersi un marinaio ligure in Tibet*, Genova, Sagep, 2008.

Fausto Leva, *Storia delle Campagne Oceaniche della Marina Militare*, vol. IV, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1960.

Vincenzo Martines, *La storia e gli uomini del Corpo Sanitario della Marina Militare*, Roma, Ispettorato di Sanità della Marina Militare, 2000.

Flavio Serafini, *Eugenio Ghersi. Un Medico di Marina sulle vie del mondo*, Fornacette di Calcinaia, CLD, 2019.

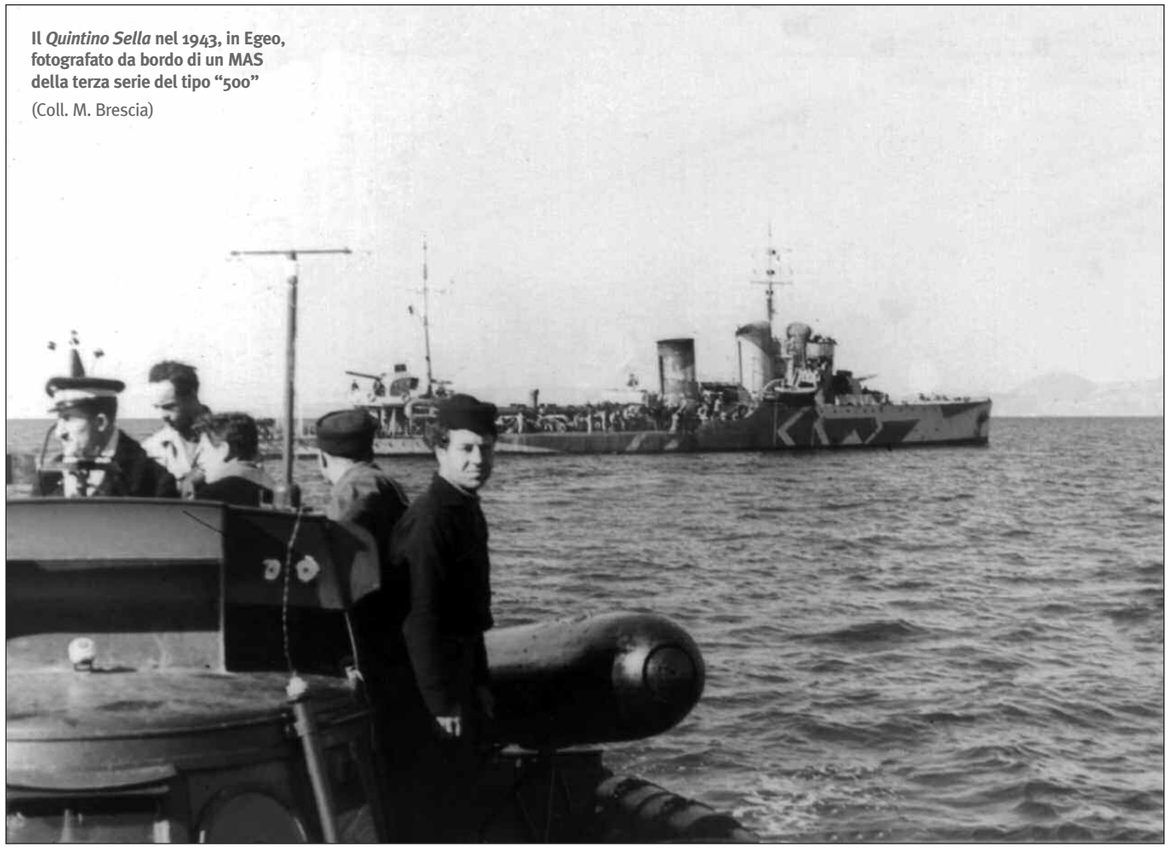
Giuseppe Tucci-Eugenio Ghersi, *Cronaca della missione scientifica Tucci nel Tibet occidentale (1933)*, Roma, Reale Accademia d'Italia, 1934.

Andrea Gaglione
La mia guerra da IMI (Internati Militari Italiani)

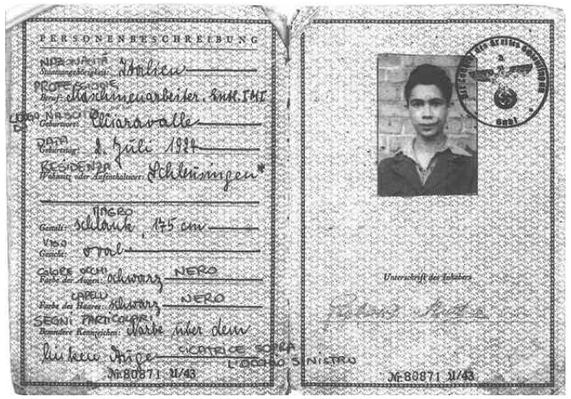
Francesco Ingallinella - Socio del Gruppo di Augusta

Poco tempo fa gli alunni di una terza media, saputo che il padre di una loro professoressa aveva fatto la guerra ed era stato prigioniero in Germania, hanno chiesto di intervistarlo per una loro ricerca. All'età di 96 anni, il vecchietto acconsente a raccontare la sua storia, della quale non aveva mai fatto partecipi né la moglie né le cinque figlie, tutte insegnanti.
Ascoltando la registrazione dell'intervista rilasciata ai ragazzi, ho ritenuto interessante raccontare la sua storia così come è stata riportata agli alunni.

Andrea Gaglione, classe 1924, dopo aver frequentato per tre anni l'Istituto tecnico, all'età di 17 anni, nel 1941 in piena Seconda Guerra Mondiale, strappando il consenso ai genitori, si arruola volontario nella Regia Marina, matricola 72015.
Destinato a La Spezia per frequentare i due anni di corso per torpediniere silurista, dopo appena un anno, nel 1942, viene imbarcato sul cacciatorpediniere *Quintino Sella*, adibito a pattugliamento antisom e scorta convogli. L'8 settembre 1943 (giorno dell'armistizio) la nave è ai lavori a Venezia, con le macchine in avaria e parte dell'equipaggio in licenza. Il comandante, capitano di corvetta Corrado Cini, decise di eseguire l'ordine di partire per consegnarsi agli Alleati. Una volta ripristinata una sola macchina, la nave mollò gli ormeggi alle 15.30 dell'11 settembre, dirigendo per Brindisi/Taranto. Prima di salpare prese a bordo anche circa 300 profughi civili, in fuga dall'occupazione tedesca. All'uscita dal porto il cacciatorpediniere viene silurato da una motosilurante tedesca, nascosta dietro un mercantile italiano, che era stato precedentemente abbordato.
Il *Quintino Sella*, colpito nella sala macchine, affonda rapidamente spezzandosi in due tronconi. I superstiti sono salvati dai marinai tedeschi e sbarcati a Venezia. Rivestiti con divise dell'esercito, reperite in loco, e con i piedi avvolti in stracci per mancanza di scarpe, vengono chiusi nei vagoni merci e trasferiti, con un lungo viaggio, in un lager presso Hertfurt in Germania. Il nostro Andrea, rifiutando di aderire alla Repubblica Sociale Italiana (R.S.I.), viene chiamato traditore, badogliano, ricoperto di sputi, colpito col calcio di un fucile, costretto a lavorare e a patire la fame. L'autorità tedesca, per eludere le garanzie riservate ai prigionieri di guerra dalla Convenzione di Ginevra, definisce i prigionieri italiani I.M.I. (Internati Militari Italiani), li munisce di un documento di riconoscimento tedesco e li obbliga a lavorare nell'industria bellica.
Destinato in una fabbrica di munizioni, lavora dodici ore al giorno. Il vitto consiste in qualche patata bollita a pranzo, minestra di cavoli la sera e una volta alla settimana pane nero con margarina. Si ammala e viene ricoverato nel "Lazaret", l'ospedale del campo. L'Ufficiale medico italiano, che lo visita, gli dice subito che se fosse rimasto lì, entro pochi giorni, sarebbe morto, perché i tedeschi non hanno alcun interesse a mantenere in vita quelli che non possono lavorare. Dopo due giorni, pur febbricitante, ritorna al lavoro.



Il *Quintino Sella* nel 1943, in Egeo, fotografato da bordo di un MAS della terza serie del tipo "500"
(Coll. M. Brescia)



Documento di riconoscimento tedesco rilasciato a Andrea Gaglione

Il pensiero più assillante è la ricerca di cibo; anche le bucce di patate raccolte di nascosto nella spazzatura vanno bene. La fame spinge a rischiare la vita! Viste delle mucche vicino al campo, due ardimentosi la notte escono, prendono un vitello, lo uccidono e lo tagliano a pezzi nella baracca; una parte viene cucinata subito sulla stufa e mangiata, il resto seppellito sotto la neve, ossa e pelle spariscono nella fossa delle latrine. La mattina seguente tutto pulito, nessuna traccia!
I rapporti con i civili tedeschi non sono dei migliori, fanno finta di non vedere e non sapere.
Il nostro Andrea ha la fortuna di incontrare un'anziana signora, impiegata nella fabbrica, che giornalmente gli porta, di nascosto delle guardie per non essere punita, una fettina di pane con la marmellata, che nasconde in un posto concordato e che lui poi preleva. Tanta generosità perché il marito, nella Grande Guerra, era stato prigioniero in Italia e aveva raccontato alla moglie di essere stato trattato sempre con umanità.
Uno dei suoi compiti in fabbrica, è quello di prelevare i contenitori della polvere da sparo nella baracca deposito esterna e portarli nel locale dove vengono riempiti i bossoli. Un giorno, trovata una cicca di sigaretta per terra, non resiste, entrato nel locale riesce ad accenderla con dei fiammiferi tenuti nascosti nel vestito. Tirate due boccate, nel terrore di essere scoperto, butta la cicca a terra, ma, prima di schiacciarla col piede, tracce di polvere da sparo sul pavimento s'infiammano. Parte del locale salta in aria, il tetto viene giù, le donne che vi lavorano rimangono ferite. Arrestato per sabotaggio, viene interrogato e processato per direttissima. La sua buona stella lo salva! Fortunatamente, durante la perquisizione viene trovato un fulminante incastrato sotto il suo zoccolo di legno, che poteva aver causato l'incendio strisciando sul pavimento. Così l'evento viene declassato a incidente e Andrea si salva.

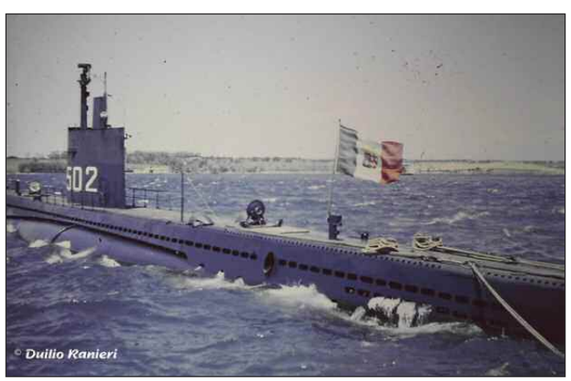
Francesco Ingallinella

Classe 1942, diplomato presso l'Istituto Nautico di Catania (Sezione Macchine), ha iniziato subito a navigare sulle navi mercantili con un intermezzo di 26 mesi in Marina Militare.
Congedato nel febbraio 1964 da Sergente (Motorista Navale) dalla corvetta *Urania*; patentato Capitano di Macchina, nel 1966, dal marzo 1970 assume l'incarico di Direttore di Macchine su navi adibite al traffico, navigando in tutti i mari del mondo.
Nel 1982, dopo un periodo sui mezzi *off-shore* della ricerca petrolifera, contribuisce alla nascita di una piccola azienda di costruzioni meccaniche navali e industriali.
In quiescenza dal 1997, dal 2008 è Socio Effettivo del Gruppo di Augusta.

Una scatola di Panzerfaust, esposta al museo militare di Helsinki

In tutto il periodo della prigionia, tramite la Croce Rossa, ha ricevuto solo una cartolina postale dalla famiglia. Gelosamente conservata, le sarà utile al rientro a Taranto e al suo reintegro in Marina, perché dimostrerà che non è stato né un disertore né un repubblichino.
Nell'aprile del 1945 avvicinandosi il fronte, la fabbrica viene distrutta da un bombardamento e i prigionieri sono rinchiusi in una baracca, circondata da filo spinato con guardia armata.
Una notte arrivano i soldati americani e sono felici di trovarsi liberi, purtroppo però per un tempo limitato. La mattina dopo, infatti, il contrattacco di un reparto di SS (divenute tristemente famose perché si sono macchiate di crimini di guerra e contro l'umanità) capovolge la situazione. Nascosto in un canale di scolo sotto la strada, si salva. Gli rimane scolpito nella mente il ricordo di ragazzini di 11 - 12 anni, armati di *panzerfaust* , che si recano al fronte in bicicletta per fermare i carri armati alleati.
Liberati finalmente dagli americani, sono sfamati e rivestiti. Da alcuni soldati italo-americani sono informati che quella zona rientra nel settore russo. Radunati in un campo, in

Smg *Vortice* - (coll. Ranieri)



N02349 ordine del Registro delle Concessioni

REPVBBLICA ITALIANA

Marina Militare

Il Capo di Stato Maggiore della Marina

Visto il R. Decreto 14 dicembre 1942, n. 1729;
Visto il Decreto interministeriale 6 giugno 1944, n. 1 lettera a);
Vista la Legge 4 maggio 1951, n. 571

Determina

È concessa al (2) Sergente Silurista matr. 72015
Andrea GAGLIONE

la Croce al Merito di Guerra

(3) Per Internamento GERMANIA - 1ª Concessione
(4) Roma, determinazione del 30 maggio 1959
Bollettino C.M.G.336

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA
IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE
Ammiraglio di Squadra
(Ernesto Giurlani)

(1) Autorità che concede la croce.
(2) Grado, cognome e nome, paternità e luogo di nascita del decorato. Arma e corpo ed ente appartenenza.
(3) Se concessioni successive alla prima, indicare se si tratta di seconda o terza concessione.
(4) Località di residenza e Sede di Comando dell'Autorità che fa la concessione.
(5) Indicazione della carica dell'Autorità che fa la concessione.
(6) Firma dell'Autorità stessa.

Attestato della concessione della Croce al Merito di Guerra

attesa dei camion che devono portarli in zona alleata, scoprono che i russi non hanno nessuna intenzione di lasciarli partire, anzi stanno organizzando la loro deportazione in Russia. Durante la notte evadono e raggiungono l'area controllata dagli alleati. Dopo spostamenti in vari campi di raccolta in Germania, finalmente, con tradotte, mezzi di fortuna e a volte anche a piedi per lunghi tratti, nel settembre del 1945, il nostro Andrea rientra in Italia. Ha 21 anni d'età, è alto 1 metro e 75 e pesa solo 37 kg.
Così come nei suoi ricordi, il resto della storia si può considerare normale routine. Breve convalescenza, imbarcato sulla corvetta *Driade*, partecipa al dragaggio mine della costa toscana e ligure. In seguito lo troviamo a bordo del sommergibile *Vortice* come sergente silurista.
Nei primi anni '50 si congeda dalla Marina e, alle dipendenze del Ministero della Giustizia, presta servizio nella casa penale di Augusta fino alla pensione. Nel 1959 ottiene la decorazione "Croce al merito di Guerra" per Internamento in Germania.
Sposato, padre di cinque figlie, in accettabile stato di salute, vive a casa sua accudito dalla famiglia.

CULTURA E COMUNICAZIONE

Una sfida per l'ANMI

Vincenzo Grienti - Giornalista professionista ed esperto in comunicazioni sociali

C'è un nuovo viaggio che "Nave ANMI" ha intrapreso in questo tempo sospeso caratterizzato dalla pandemia. Non è una normale uscita in mare, ma una missione che chiama tutto "l'Equipaggio" associativo a riflettere sulle significative parole espresse in più occasioni dal "Comandante" di questa speciale unità che è l'ANMI. Dal numero di dicembre 2020 di *Marinai d' Italia* e nell'editoriale successivo, oltre che nel videomessaggio per i cento giorni dal suo insediamento, il Presidente Nazionale, ha invitato tutti a scrutare l'orizzonte per scrivere un'altra bella pagina del grande libro della storia dell'ANMI. Le parole dell'Ammiraglio Rosati sono un invito a "tradurre l'intraducibile", per citare un libro del filosofo francese Paul Ricoer, e a riflettere anche sul ruolo della comunicazione esterna all'Associazione in un contesto culturale e sociale fortemente caratterizzato dai mass media e dai social network. Fernand Braudel nel suo libro *Il Mediterraneo ai tempi di Filippo II* sottolinea l'esistenza di un legame profondo tra la "storia degli uomini" e la "storia delle cose", in cui il mare non è mai un luogo periferico rispetto alla terra. Anzi è uno spazio vitale, centrale e sussidiario nel cammino dell'umanità. È proprio sul fronte della comunicazione esterna che l'ANMI riesce a evocare questo legame tra l'uomo e il mare. La relazione tra i marinai d'Italia e il Paese ha contribuito a far riconoscere l'Associazione stessa quale protagonista e portatrice di quella "cultura dell'equipaggio" fondata sulla solidarietà, sulla reciprocità e sul bene comune. C'è poco da fare: ci sono persone che il mare lo guardano da terra e chi, invece, come l'equipaggio di "Nave ANMI" lo vive da bordo. Per questo occorre raccontarlo, tenendo debitamente conto del "mondo esterno" e riflettendo sulla percezione che i cittadini e l'opinione pubblica hanno dell'ANMI. Fare cultura nel mondo della comunicazione è di fondamentale rilevanza. La comunicazione e l'informazione sono due fattori distinti, ma determinanti allo stesso tempo, e l'arrivo del nuovo direttore del Giornale *Marinai d' Italia*, il Contrammiraglio Angelo Castiglione, è una conferma dell'attenzione e della sensibilità verso queste tematiche. Lo dimostra la cura, con cui la redazione ogni mese lavora al giornale, così come al sito internet. Nel saggio *Piccola filosofia del mare* di Cécile Guérard, pubblicato nel 2006 dalle *Éditions des Équateurs*, la scrittrice parla del mare come riflessione sulla vita. Il mare e gli uomini di mare hanno una saggezza intrinseca che stimola il pensiero, che richiama ai valori del coraggio e del tenere duro anche quando le condizioni sono avverse, proprio come in questo periodo di emergenza sanitaria. Chissà allora che l'ANMI non possa fare echeggiare quel *Non chi comincia, ma quel che persevera*, per richiamare il motto di Nave *Amerigo Vespucci*, non solo all'interno, ma anche all'esterno dell'Associazione. Quando la comunicazione è di spessore e ricca di contenuti di qualità può avere delle ricadute inaspettate. Basta una storia, un racconto, una testimonianza per far riflettere. Basta una parola: "equipaggio" per affascinare. È una scommessa, o meglio, una sfida. Ma forse i marinai non sono da secoli chiamati alle sfide? Chi ha navigato e chi naviga conosce bene le regole del mare, di quella pianura liquida e sterminata, da esplorare, da conquistare, da difendere e, soprattutto, da rispettare. Uno spazio che è popolato, un tempo come oggi nell'era del web 3.0, da pescatori, mercanti, da guerrieri e da pirati. Scriveva Antoine de Saint-Exupéry che se si vuole costruire una barca prima di tutto non bisogna pensare a radunare uomini per tagliare legna, dividere i compiti e impartire ordini, ma occorre insegnare loro la nostalgia per il mare vasto e infinito. Saint-Exupery era un pilota d'aviazione, non un marinaio, ma aveva compreso la capacità di dare agli uomini un orizzonte di senso che in termini associativi si traduce in progettualità e operatività nel solco sì della tradizione, ma attraverso tempi, linguaggi e modalità nuovi.

Vincenzo Grienti

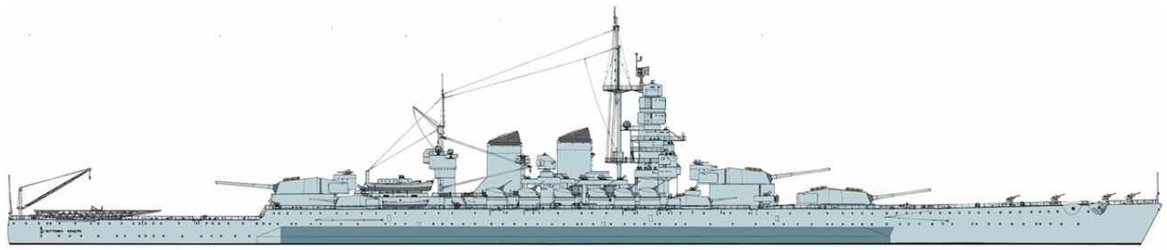
Vive a Roma, dove lavora come caposervizio desk al *Tg2000*. Già autore di *RaiUno* e collaboratore di *Avvenire*, ha scritto articoli e saggi di storia e di giornalismo. Tra questi *Navi al fronte. La Marina Italiana e la Grande Guerra* (Mattioli, 2015) e *A scuola sul mare* (SMD, 2019) con Leonardo Merlini; *Giornalismo 4.0* (Rubbettino, 2018) e *Immersi nell'infosfera* (EDB, 2019). Ha prestato servizio militare a bordo di Nave *Platano* (1992/1993). Laureato in scienze politiche e relazioni internazionali, ha scritto per il Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico e per il Notiziario della Marina Militare. Dal 2014 conduce studi e ricerche sul rapporto tra web e storia.

La demolizione delle navi da battaglia *Italia* e *Vittorio Veneto*

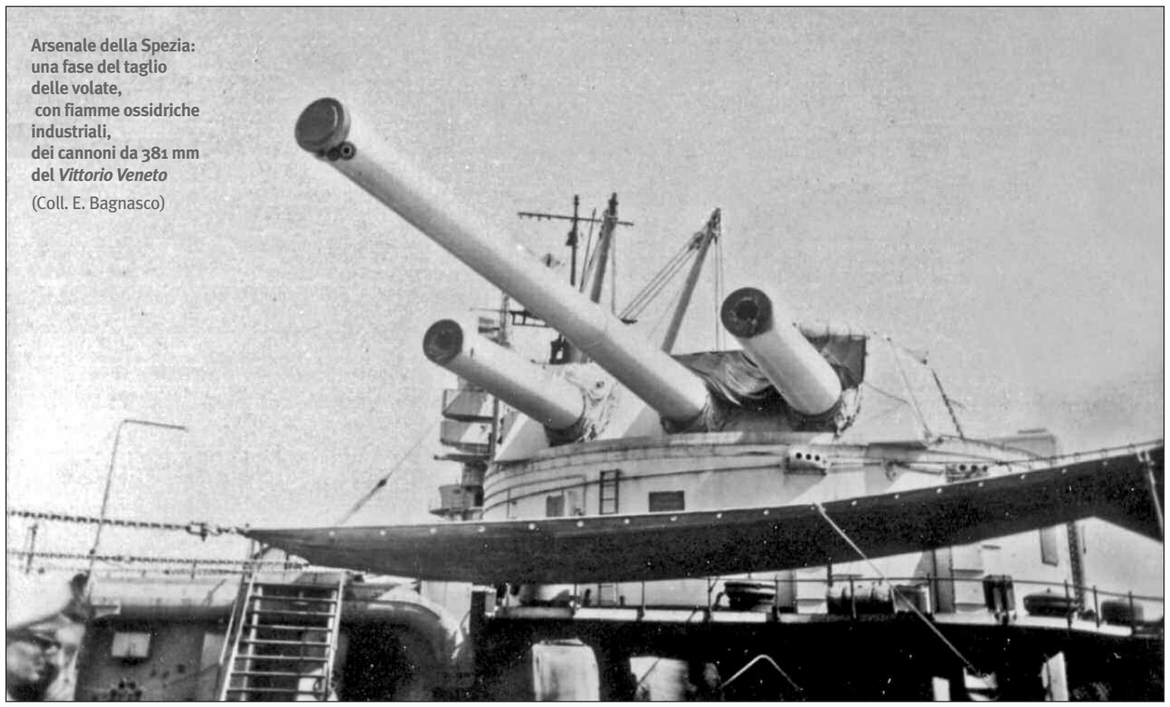
Maurizio Brescia - Socio del Gruppo di Savona

Il ricordo del compianto prof. Giorgio Giorgerini, pubblicato a pag. 7 del numero di gennaio-febbraio del Giornale "Marinai d'Italia" e in cui viene ricordata la vicenda della demolizione alla Spezia, nel dopoguerra, di navi già appartenute alla Regia Marina, ci consente di inquadrare con maggior precisione questa specifica vicenda proprio in relazione alle due unità navali che furono protagoniste, ossia le navi da battaglia *Italia* (ex-*Littorio*) e *Vittorio Veneto*.

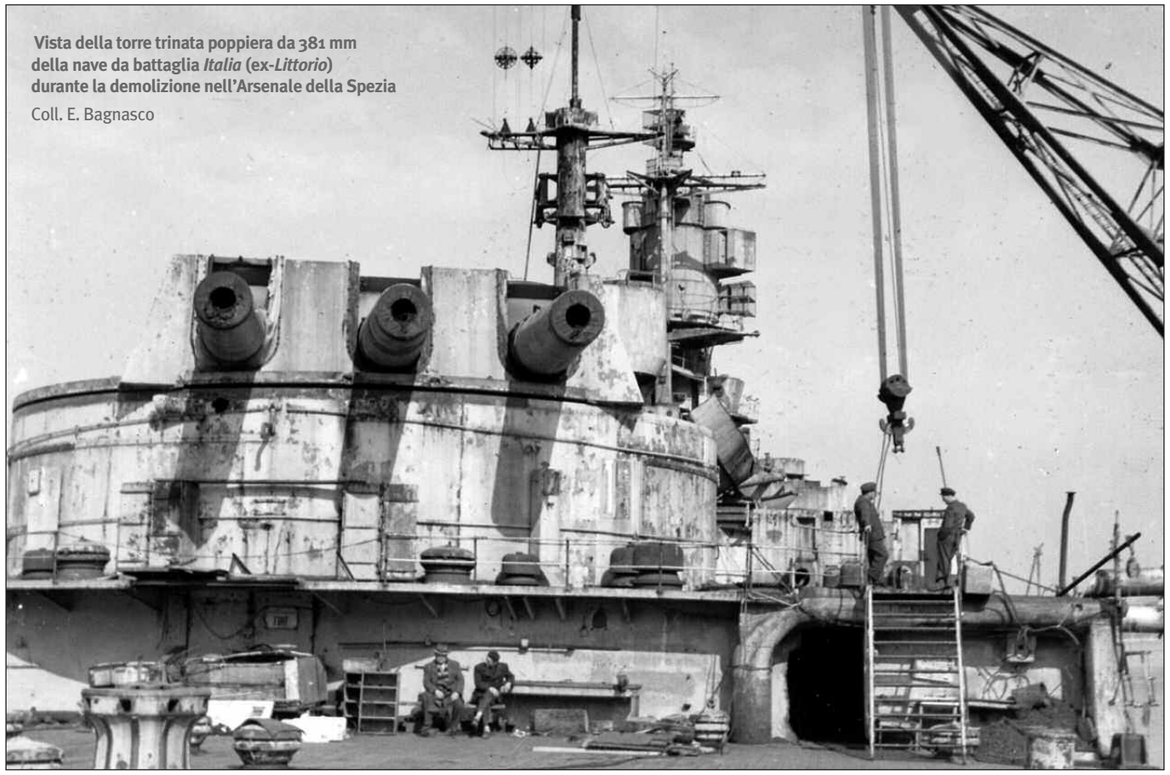
Come è noto, le due navi – all'atto della proclamazione dell'Armistizio – si trasferirono a Malta insieme al grosso delle Forze Navali italiane e, in seguito, furono internate



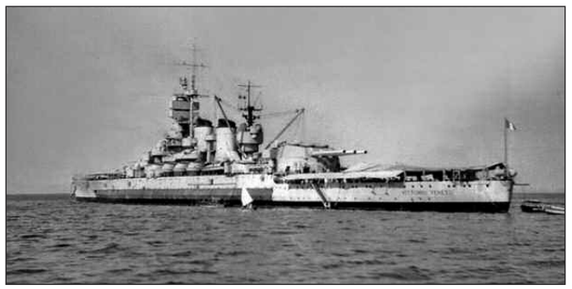
Il lato dritto del *Vittorio Veneto* con la colorazione applicata all'epoca della permanenza nel Grande Lago Amaro e mantenuta sino alla radiazione
(Tavola di M. Brescia)



Arsenale della Spezia: una fase del taglio delle volate, con fiamme ossidriche industriali, dei cannoni da 381 mm del *Vittorio Veneto*
(Coll. E. Bagnasco)



Vista della torre trinata poppiera da 381 mm della nave da battaglia *Italia* (ex-*Littorio*) durante la demolizione nell'Arsenale della Spezia
Coll. E. Bagnasco



Febbraio 1947: la nave da battaglia *Italia* (ex-*Littorio*) ad Augusta, al rientro dall'internamento ai Laghi Amari, nell'area del Canale di Suez
Coll. T. Marcon

nel Grande Lago Amaro (il maggiore dei laghi salati tra Port Said e Suez, lungo il Canale di Suez medesimo), dove rimasero dall'ottobre del 1943 al febbraio del 1947.

In base alle clausole del Tratto di Pace siglato tra l'Italia e le potenze vincitrici, *Italia* e *Vittorio Veneto* avrebbero dovuto essere consegnate alla *Royal Navy* e all'*US Navy*, ma, da un lato, trattative condotte dal Governo italiano evitarono la cessione delle due unità e, dall'altro, Gran Bretagna e Stati Uniti ne richiesero la demolizione non essendo interessati a un loro riutilizzo.

Al rientro in acque nazionali (febbraio 1947), dopo una breve sosta ad Augusta le due navi da battaglia si trasferirono all'Arsenale della Spezia, ove furono poste in disarmo nel 1948: il 3 gennaio il *Vittorio Veneto* e il successivo 1° giugno l'*Italia*.

Le navi rimasero per un certo tempo ormeggiate alla Banchina Scali, ove lo smantellamento procedette a rilento – secondo le velate indicazioni dello Stato Maggiore della Marina tese a guadagnare tempo nel caso di un loro possibile reimpiego futuro – ma verso la fine di giugno del 1948 la Commissione navale di armistizio impose il taglio delle volate dei pezzi di grosso calibro con la fiamma ossidrica nonché la distruzione delle tubolature del vapore e delle turbine in modo da rendere le due unità inutilizzabili.

Lo smantellamento delle sovrastrutture e di altri elementi dell'allestimento proseguì fino alla seconda metà del 1951; successivamente i relitti di *Veneto* e *Italia* furono venduti nel 1955 per la demolizione.

(Si veda, in proposito, A. Bagnasco e A. de Toro, *Le navi da battaglia classe "Littorio" 1937-1948*, Parma. Albertelli, 2008 e succ. ed., pag. 239-244).

La Marina verso lo spazio

Renato Scarfi
Scrittore, esperto in Relazioni Internazionali – Centro Studi di Geopolitica e Strategia Marittima

I moderni sistemi per le comunicazioni, che si avvalgono dei satelliti sono ormai diventati così importanti da diventare parte integrante del nostro sistema di vita. Oggi siamo così abituati ad avere certe capacità, che non sembriamo abbastanza consapevoli dei progressi tecnologici che, negli ultimi 60 anni, hanno rivoluzionato il nostro modo di informarci, di comunicare, di tessere relazioni politiche con gli altri Paesi, di curare e di condurre la nostra vita di tutti i giorni.
Soprattutto, non sembriamo consapevoli che già negli anni '60 l'Italia sedeva a pieno titolo con i primi nel settore dei progetti spaziali, essendo il quarto Paese al mondo (dopo USA, URSS e Canada) e il primo in Europa ad avere autonomamente costruito, lanciato, posto in orbita e controllato un satellite completamente italiano, frutto dell'ingegno e della capacità industriale nazionale, confluite nel "programma *San Marco*". Il satellite *San Marco 1* il 15 dicembre 1964 ha, infatti, inaugurato l'avventura spaziale italiana e ha rappresentato il primo storico concreto risultato di un progetto, seguito a breve distanza temporale dalla costruzione e dalla messa in opera di una piattaforma italiana di lancio oceanica equatoriale, la prima a livello mondiale[1]. Posizionata al largo delle coste del Kenia, a una latitudine di 2° 54' Sud, la piattaforma italiana di Malindi all'epoca offriva invidiabili condizioni per lo svolgimento dell'attività spaziale. Il 27 aprile 1967 da quella innovativa piattaforma prese il volo il *San Marco 2*, diventando il primo lancio completamente autonomo dell'Italia e dell'Europa[2].
Negli anni successivi, per vari motivi, il vantaggio strategico conseguito negli anni '60 si è perduto e altri attori si sono sovrapposti con successo nella gestione dei servizi connessi al settore e nella conseguente acquisizione dei fondi internazionali, relegando l'Italia al ruolo di contributore, competente e generoso, ma sempre un contributore netto, non un *main contractor*.

Dall'era atomica all'era spaziale. Gli aspetti strategici

Quando si parla di spazio, satelliti artificiali e sicurezza a molti vengono in mente le immagini del famoso film "007. Una cascata di diamanti", nel quale il cattivo Blofeld, da una piattaforma in mare, costruiva, metteva in orbita e controllava un satellite, che utilizzava innumerevoli diamanti per concentrare un raggio laser mortale sugli obiettivi desiderati e poter ricattare il mondo. Come vedremo, l'ipotesi non è poi così fantasiosa.
Anche se già da tempo aveva assunto una specifica connotazione militare correlata; in particolare, alla reciproca verifica dell'effettiva riduzione degli armamenti nucleari di Russia e Stati Uniti, prevista dai principali accordi strategici, con il tempo lo spazio ha assunto una crescente importanza e ultimamente è diventato obiettivo di una nuova corsa alla sua conquista, affiancando il militare ai settori civile e scientifico. Prima limitata agli aspetti della sorveglianza remota e della comunicazione, l'attenzione è ora catalizzata sulle potenzialità collegate alla disponibilità, in particolare, di un preciso sistema di geolocalizzazione e di efficaci strumenti remoti di scoperta e di deterrenza da posizionare in orbita. Le stesse armi ipersoniche, che rappresentano un altro *game changer* nella gara alla deterrenza, senza il sostegno dei dati trasmessi via satellite vedrebbero il loro ruolo enormemente ridimensionato. Il relativamente nuovo ambiente, di conseguenza, sta sempre più assumendo la connotazione deterrente, che fu (e per molti versi continua a essere) caratteristica dell'arma atomica nel corso della Guerra Fredda.
Esiste, tuttavia, una profonda differenza concettuale. Nell'era nucleare l'arma atomica non poteva evitare di essere colpiti, ma costituiva un deterrente perché era in grado di assicurare la mutua distruzione. La deterrenza nell'era spaziale sarebbe prodotta, invece, dalla capacità dei sensori dei satelliti di individuare con congruo anticipo eventuali azioni ostili, permettendo un'adeguata difesa e una sostanziale protezione da attacchi. Questo elemento è, quindi, destinato a contribuire in maniera significativa alla modifica degli equilibri politici mondiali, tanto più rapidamente quanto più rapido sarà il progresso tecnologico, che renderà disponibili nuovi mezzi e sensori. Nel medio periodo verranno, quindi, prevedibilmente introdotti inediti elementi nel sistema, di cui bisognerà tener dovuto conto. Elementi che giustificano la terminologia di "era spaziale" o di "nuova frontiera".
La presenza di satelliti sempre più complessi e capaci di sorvegliare gli avversari, di scoprire eventuali azioni ostili con il maggiore anticipo possibile (vedi il lancio di missili ipersonici), di fornire informazioni in tempo reale agli uomini a bordo delle armi più moderne, di guidare eventuali armi *unmanned*, di sconvolgere le comunicazioni avversarie e di alterarne la trasmissione dati modificherà inevitabilmente la struttura, gli equilibri, le leggi e le procedure del sistema internazionale tradizionale. Una prima conseguenza sarà la divisione della comunità internazionale in due categorie: gli Stati che hanno capacità di operare nello e dallo spazio e gli Stati che ne sono privi, con i primi che avranno superiori capacità politiche, prima ancora che militari. Ciò significherà anche una rivalutazione delle alleanze, oggi in relativa crisi di identità, facendole tornare strumento tipico della politica estera.
In tale ambito, essendo quello militare uno strumento di politica estera, la sopravvivenza e l'operabilità di un

Il satellite S. Marco

Note

1 Il progetto prevedeva anche la costruzione di una serie di satelliti interamente italiani per attività scientifiche e l'addestramento di personale italiano per tutte le fasi operative, dalla preparazione al lancio e al controllo in orbita.

2 Non solo, come spiega Gian Carlo Poddighe (CESMAR), in quegli anni la Marina Militare sviluppò anche la tecnica del lancio "a freddo" (ovvero con l'impiego di combustibile solido, più stabile e sicuro) di missili balistici da unità navali di superficie. Un sistema di lancio che, contrariamente alle apparenze, è molto più complesso di quello subacqueo. Ciò nonostante, venne messo a punto e sperimentato un vettore nazionale, il missile *Alfa*, portandolo alla piena capacità operativa. Si trattava dell'evoluzione italiana del missile statunitense *Polaris*, destinato non solo all'uso militare (in sostituzione di *Polaris* e *Jupiter*), ma anche alla costituenda (all'epoca) forza europea nucleare, franco-italiana-tedesca, fatta poi naufragare da De Gaulle.

sistema di combattimento o di deterrenza, compresa l'arma nucleare, dipendono dall'esistenza di adeguate infrastrutture con un'avanzata capacità di operare nello spazio. Qualunque Paese o alleanza, che oggi intenda disporre di un credibile sistema di difesa, autonoma o collettiva, deve quindi poter contare su di un adeguato sostegno dallo spazio. Ciò non presuppone avere armamenti nucleari nello spazio, ipotesi giuridicamente esclusa dai Trattati e allontanata dal concreto pericolo che eventuali esplosioni atomiche nello spazio possano danneggiare anche il proprio sistema satellitare. Vuol dire disporre di evoluti mezzi di avvistamento, di rilevazione e di controllo, che permettano alle potenze spaziali di essere sempre più difficilmente attaccabili con armamenti poco sofisticati, accrescendo le condizioni di relativa sicurezza.

Ma i satelliti, deputati a provvedere alla nostra difesa, dovranno essere protetti a loro volta. Una difesa che non può essere garantita dalle armi convenzionali o nucleari posizionate sulla superficie terrestre. Ecco perché sono allo studio i cosiddetti "satelliti-killer", destinati a distruggere quelli avversari, cui si aggiungono i "satelliti anti-killer", destinati ad assicurare la protezione del proprio sistema satellitare, utilizzando preferibilmente armi laser o particelle atomiche. Tuttavia, al momento nulla esclude che tali satelliti non possano eventualmente ricoprire anche un ruolo di minaccia contro le altrui infrastrutture, missili lanciati dalla superficie terrestre o installazioni militari avversarie, concretizzando nella sostanza quanto ipotizzato dalla feconda immaginazione di Ian Fleming.

Tutto ciò pone, quindi, problemi di strategia tridimensionale, dato che un qualsiasi eventuale conflitto del futuro non potrà avvenire se non con l'iniziale tentativo di "accecare" l'avversario, eliminando o rendendo inutilizzabili i suoi sistemi spaziali.

Allo scopo di permettere di affrontare la questione con la dovuta serietà e competenza, la Difesa si è subito organizzata e, per esempio, all'interno dello Stato Maggiore della Marina è stato costituito *l' Ufficio Spazio e Innovazione Tecnologica*, incaricato di confrontarsi con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (ora denominato Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili) nel settore Spazio, con le altre articolazioni della Difesa e con gli Enti civili, che si occupano della materia. In tal modo la Marina fornisce il suo contributo alla Difesa per il "...potenziamento delle dimensioni cibernetica e spaziale, in un vitale trinomio con il mare, sempre più centrale nelle dinamiche quotidiane"[3]. La decisione italiana di maggiore attenzione verso lo spazio segue analoghe scelte dei principali Paesi europei, della Russia (nel 2015 Putin ha costituito una forza spaziale militare), degli Stati Uniti (nel 2019 Trump ha costituito lo *U.S. Space Command*), della NATO, con la decisione di attivare il Comando Spazio e il relativo "Centro di Eccellenza (CoE)", e della Cina, che si sta organizzando.

Lo Spazio diventerà, quindi, un luogo sempre più frequentato, dove si scontreranno gli interessi strategici delle maggiori potenze mondiali.

Le prospettive economiche

A parte gli aspetti tecnico-organizzativi e strategici, rivestono particolare interesse anche le prospettive economiche correlate all'attività spaziale. L'interesse dei privati è, infatti, in continua crescita e si registra un costante aumento dei Paesi, oggi una cinquantina circa, che hanno avviato progetti di sfruttamento commerciale e scientifico della nuova frontiera.

Ciò è stato favorito anche dal progresso tecnologico, che ha portato a una significativa riduzione dei costi. Il lancio di un satellite, per esempio, fino a una decina di anni fa costava intorno a 200 milioni di dollari, mentre attualmente la spesa complessiva ammonta a circa 50 milioni. L'introduzione dei razzi riutilizzabili, già in avanzato stato di sperimentazione, promette di diminuire ulteriormente i costi di messa in orbita dei

satelliti artificiali, anche se rimarranno comunque non trascurabili.

Ciò nonostante, questo tipo di attività avrà elementi di rilevante interesse anche sotto il profilo economico. Come scrive Limes[4], "...nel 2016 questo settore nel suo complesso era pari a 360 miliardi di dollari, un quarto rappresentato dalla spesa governativa dei vari paesi e il rimanente da quella privata. Secondo Morgan Stanley (2019) nel 2040 si raggiungerà la somma di 1,10 trilioni di dollari. Nove paesi impegnano un miliardo di dollari ogni anno e quasi 20 hanno una spesa governativa attorno ai 100 milioni...". Gian Carlo Poddighe (CESMAR) sottolinea che, per esempio, nel solo settore dei satelliti per le comunicazioni, esiste la necessità di rimpiazzarli ciclicamente (per obsolescenza e per sostituirli con satelliti più moderni e in grado di garantire più servizi, ecc.) e che si può parlare di una cifra tra "...i 90 e i 100 lanci all'anno per la messa in orbita di oltre 300 satelliti, con una netta tendenza verso quelli definiti "micro lanci", per carichi ridotti e orbite basse...". Si comprende, quindi, come siano in gioco cifre enormi, che rendono bene l'idea dell'interesse annesso alla questione.

Una direzione questa che stanno seguendo molti Paesi come, per esempio, la Francia e la Germania, che si sono attivati per garantirsi i guadagni, la visibilità, i ritorni politici e i sostanziosi finanziamenti internazionali correlati a questa attività. La Francia il 28 gennaio 2021 è riuscita a far collocare a Tolosa la sede del costituendo Centro di Eccellenza (CoE) delle attività spaziali della NATO, superando la Germania, che aveva proposto Kalkar (Renania Settentrionale-Vestfalia), dove si trova già il *Joint Air Power Competence Centre*, una sorta di centro studi che ha come compito quello di fornire soluzioni alle sfide riguardanti il dominio aereo e spaziale.

Berlino, già dall'estate 2020 ha cominciato a pensare a una propria autonomia, ipotizzando di costruire una piccola base di lancio mobile nel Mare del Nord[5] e di mettere in orbita nel più breve tempo possibile un non meglio specificato satellite. Come ha molto candidamente sottolineato Matthias Wacher, Presidente dell'associazione industriali tedesca, la Germania ritiene di dover mettere al più presto la propria "impronta" sulla materia, in modo da influire più degli eventuali concorrenti sulle scelte (europee, nda) che verranno fatte. Una mossa, quindi, che avrebbe un valore politico e non strategico in quanto, anche il posizionamento di un satellite su orbita polare (quindi con utilità molto relativa) sarebbe un modo per potersi proporre come Paese "lanciatore" e, di conseguenza, assicurarsi i cospicui fondi europei e NATO destinati a

queste attività. In perfetta sintonia con Wacher, il coordinatore della politica aerospaziale tedesca, Thomas Jarzombek (CDU), sembra abbia poi fornito una sponda istituzionale alle sue dichiarazioni, inserendo l'iniziativa della nuova base di lancio tra le *start-up*, allo scopo di favorire il suo finanziamento anche attraverso il *recovery fund*. C'è da scommettere che, dopo la citata decisione della NATO sul CoE a Tolosa,

Note

3 "Linee guida 2020", documento d'indirizzo emanato dallo SMM nel dicembre 2019.

4 www.limesonline.com/il-nuovo-settore-spaziale-tra-privatizzazione-e-militarizzazione/122282

5 Sebastian Sprenger, *German industry pushes for space launch site in the North Sea*, Defencenews on line, 8 ottobre 2020

Berlino procederà più speditamente nella realizzazione dei suoi progetti spaziali.
Tutto questo attivismo conferma che le attività connesse al posizionamento dei satelliti in orbita sta stimolando gli appetiti dei vari Stati, perché fonte di significativi ritorni politici, economici e industriali.
Abbiamo visto che un sistema di lancio *sea-based* offre un vantaggio economico enorme rispetto alle strutture situate sulla terraferma, in quanto i missili possono essere lanciati da una posizione ottimale, aumentando considerevolmente il carico pagante e riducendo significativamente i costi dell'operazione. In tale ambito, la recente proposta della Marina di impiegare l'Incrociatore portaeromobili *Giuseppe Garibaldi* quale futura base di lancio presenta numerosi aspetti di novità e interesse geopolitico ed economico. La disponibilità di una piattaforma semovente idonea al controllo e al lancio e in grado di portarsi autonomamente e con relativamente limitata spesa in acque internazionali (quindi non soggette ad alcuna autorizzazione da parte di autorità straniere), laddove più opportuno per il lancio del vettore, rappresenta, infatti, un elemento di cambiamento sostanziale nel gioco spaziale italiano ed europeo. Ciò, oltre a sparigliare le carte franco-tedesche, potrebbe favorire anche una crescente collaborazione fra privato e Difesa, con positive ricadute economiche, strategiche e industriali per entrambi i settori. In sostanza, l'impiego di *Nave Garibaldi* per la messa in orbita di satelliti militari e commerciali permetterebbe di fornire un indispensabile servizio all'Italia e, con le dovute forme di pagamento, all'Unione Europea, alla NATO e agli utenti che ne dovessero chiedere l'utilizzazione, proprio per le peculiarità della piattaforma e per la possibilità di impiegare da bordo sistemi di lancio "a freddo", sui quali la Marina, come abbiamo visto, ha acquisito una significativa esperienza fin negli anni '60, con i lanci sperimentali dei missili balistici navali "Polaris", inizialmente da bordo dell'Incrociatore lanciamissili *Giuseppe Garibaldi*.
In questo contesto, la Marina Militare ha sponsorizzato un apposito progetto denominato "SIMONA" (**S**istema **I**taliano **M**essa in **O**rbita da **NA**ve), nell'ambito del Piano Nazionale di Ricerca Militare (PNRM), per lo sviluppo di un sistema di allontanamento di un vettore orbitale, prima di comandarne l'accensione, da utilizzare su piattaforma navale. L'impresa, che si concluderà entro il 2023, permetterà di verificare preliminarmente la fattibilità all'impiego di *Nave Garibaldi* (giunta nel frattempo al termine della propria vita operativa), come piattaforma di lancio di piccoli satelliti e rappresenta, quindi, un passo importante verso l'esplorazione di soluzioni innovative, per conferire al Paese una capacità autonoma di accesso allo spazio, e un elemento di grande interesse anche per le positive ricadute in termini di progresso delle capacità industriali del Paese.
Di fronte a una crescente domanda di servizi spaziali, la proposta italiana permette di colmare uno spazio strategico ed economico al momento vacante, e di offrire una validissima e meno costosa alternativa alle dispendiose installazioni fisse, che potranno continuare a fare il proprio lavoro, ma a costi economici e politici superiori. Anche sotto il profilo giuridico si semplificherebbero le cose, in quanto sarebbe chiara l'eventuale responsabilità del Paese lanciatore, essendo unico, e i ritorni economici e politici non sarebbero divisi con altri attori.

Incrociatore portaeromobili *Giuseppe Garibaldi*

Si tratta di un'attività talmente redditizia che già nel 1995 la *Sea Launch*, un consorzio multinazionale composto dal gruppo navalmeccanico norvegese *Kvaerner*, dalla compagnia russa *RSC-Energia*, dalla statunitense *Boeing Commercial Space* e dall'ucraina *NPO-Yuzhnoye*, offriva servizi a pagamento di messa in orbita di carichi commerciali (prevalentemente satelliti geostazionari per comunicazioni) di interesse di committenti internazionali. Per le operazioni di lancio dall'Oceano Pacifico veniva impiegata la *Odissey*, una piattaforma semisommergibile mobile per l'effettuazione di prospezioni petrolifere, riadattata a centro spaziale galleggiante. Dei mezzi a disposizione del consorzio faceva parte anche una nave appoggio, la *Commander*, che veniva impiegata come centro operativo per i lanci, per trasportare apparecchiature sulla piattaforma e per l'assemblaggio dei razzi. L'impresa, che si poneva in concorrenza con i vettori *Ariane*, ebbe un notevole successo e la *Sea Launch* lavorò proficuamente fino al 2014 quando, per effetto dell'intervento russo in Ucraina, l'attività venne sospesa a tempo indeterminato, gli *assets* furono suddivisi tra i diversi *partners*, e iniziò una lunga diatriba legale internazionale, non ancora completamente definita.

Conclusioni

Il XXI secolo ci sta confermando quanto scritto da Jean-Jaques Servan-Schreiber nel suo libro "*Le defi mondial*" (1980), con il quale anticipava la tendenza a valutare le relazioni internazionali del futuro in termini economici. Ma l'economia è

anche funzione della forza politica e della capacità militare. Il problema che oggi è all'attenzione degli Stati è quello di acquisire un maggiore peso politico ed economico tramite l'accesso alla categoria di "Stato spaziale". Infatti, a similitudine di quanto avvenuto nella prima metà del XX secolo, dove lo *status* di potenza coloniale era condizione essenziale per poter svolgere una politica estera attiva, a breve la capacità spaziale potrebbe diventare un requisito indispensabile per accedere a una capacità effettiva nel campo della politica estera.
Attorno alla questione spaziale si sta giocando, quindi, una partita geopolitica, economica e strategica fondamentale, alla quale l'Italia deve partecipare con tutta la forza della sua comprovata competenza ed esperienza in materia. Per la piattaforma di Malindi, in Kenia, l'Italia sta spendendo somme enormi che, da sole, giustificherebbero un deciso cambio di atteggiamento e che potrebbero essere meglio impiegate in nuovi progetti in grado di garantire un maggior ritorno nazionale. Nell'attuale quadro estremamente dinamico e competitivo l'Italia dovrebbe, quindi, cercare di far riconoscere le proprie competenze nel settore spaziale, anche rimodulando i suoi rapporti con la Francia, altro importante attore spaziale europeo, che è incatenata al contesto industriale correlato al lanciatore *Ariane*, al quale il nostro Paese si è legato a doppio filo con il lanciatore *Vega*. In aggiunta, oggi il Kenia non è più l'oasi di pace che era negli anni '60. Quel Paese è attualmente diventato un'area instabile, flagellata sia dall'estremismo religioso di matrice islamica sia dagli effetti delle vicende somale, che vedono il confine tra i due Paesi molto permeabile da parte dei gruppi jihadisti, tant'è che anche i numerosi *resort* turistici, nel frattempo sorti al posto degli insediamenti dei tecnici italiani degli anni '60, sono stati oggetto di sanguinosi attentati. La base spaziale italiana di Malindi, durante il lungo periodo di distrazione della politica italiana, è stata sostanzialmente abbandonata per le attività ad alta redditività come i lanci e costosamente mantenuta per impieghi di bassa redditività. Farle riacquisire la sua piena capacità operativa oggi costerebbe cifre enormi. Nel frattempo, per il suo mantenimento continuiamo a spendere più soldi di quanti ne rientrino per i servizi resi.
L'Italia ha oggi le competenze tecnico-scientifiche, la disponibilità di una nave con spiccate capacità di comando e controllo, una piattaforma

autonoma e sufficientemente grande da poter essere impiegata come base di lancio e come unità di assemblaggio dei vettori (hangar interno), ma sufficientemente piccola per poter essere gestita con costi relativamente contenuti (che, comunque, sarebbero abbondantemente superati dagli introiti per i servizi offerti) e l'esperienza per poter proporsi quale credibile Paese "lanciatore". L'Italia, quindi, si trova in una posizione incredibilmente favorevole, se sfruttata immediatamente o almeno in tempi brevi.
Se pensiamo a tutte le attività nazionali di successo fatte nel corso della nostra storia, emerge un dato molto inquietante, che illustra abbastanza bene la difficoltà che assilla l'Italia nel suo complesso: è quello di non riuscire a sfruttare le iniziative e gli interventi fatti per trarne ogni possibile ricaduta positiva. Purtroppo non riusciamo quasi mai a capitalizzare gli sforzi fatti e i risultati positivi raggiunti. La "macchina" italiana gira a mille, ma raccoglie dieci, e non sempre. Una caratteristica negativa nazionale che bisogna assolutamente cercare di modificare.
L'Italia al momento è, per esempio, il principale contributore netto dell'*European Space Agency* (ESA), in quanto spende una cifra intorno ai tre miliardi all'anno per non avere alcun ritorno economico né politico. Francia e Germania, che ci precedono di pochi decimali quali contributori lordi, si sono assicurati un ritorno economico significativo, in quanto fanno rientrare dalla finestra buona parte di quello che esce dalla porta (la Francia con la base di lancio di Kourou, nella Guyana francese, messa a disposizione delle attività dell'ESA, la cui sede è peraltro a Parigi, e la Germania con la *l' European Space Operations Centre* - ESOC di Darmstadt, che segue e controlla i satelliti europei in orbita). Vista la citata recente decisione della NATO, c'è da aspettarsi che la Francia decida a breve di mettere a disposizione dell'Alleanza la base spaziale di Kourou, con un suo ulteriore guadagno. Dobbiamo comprendere che è il *main contractor* che ha i principali ritorni economici e politici, non il contributore, per quanto estremamente generoso.
In tale ambito, il settore spaziale sarà fonte di crescita economica e politica se si potrà disporre delle indispensabili tecnologie e autonomia per portare i satelliti in orbita e, quindi, di proprie basi di lancio, i cui servizi potranno essere offerti ai *partners*, magari proprio anche all'ESA in combinazione/parallelo con Kourou, e alla NATO. È, quindi, indispensabile fare gioco di squadra e proporsi rapidamente come Paese "lanciatore" in grado di soddisfare le esigenze europee e NATO. L'unione fa la forza. Soprattutto in un Paese come il nostro, troppo spesso frammentato da gretti individualismi e campanilismi. Essere tra i pochissimi Paesi ad avere la capacità di posizionare satelliti in orbita permetterebbe di attrarre anche l'attenzione di coloro che sono interessati all'attività spaziale per mero interesse economico, come Elon Musk, Jeff Bezos, Richard Branson e di tutti coloro che si interessano di *space economy* e che hanno sempre maggior bisogno di dati per far funzionare efficientemente il loro sistema economico e quello mondiale. A ciò si aggiungerebbero anche le possibilità di impiego per il personale italiano coinvolto nel progetto nazionale, come carriera e/o sbocco post carriera presso sia l'Agenzia Spaziale Italiana (ASI) sia l'*European Space Research Organization* (ESRO). Ciò accrescerebbe ulteriormente il prestigio nazionale.
Ma per far questo bisognerà realisticamente considerare e mettere in ordine di priorità gli interessi nell'ottica della loro concretezza, della loro materialità, delle loro implicazioni politiche, economiche e militari, evitando visioni limitate e "parrocchiali", che non si preoccupano delle ricadute economiche e politiche, ed emarginando tutte le parti che, per cecità strategica, ingordigia o desiderio di supremazia interna, si vorrebbero concentrare esclusivamente sul dominio diretto degli stanziamenti, sull'uso proprio ed esclusivo della materia, penalizzando il "sistema Italia" e relegandolo a comparsa sulla scena internazionale, che si sta delineando nel settore spaziale.
In tal senso l'intelligente e lungimirante iniziativa della Marina, con l'offerta di *Nave Garibaldi* quale base di lancio relativamente poco costosa, semovente, autonoma e ad alta capacità di comando e controllo, accrescerebbe il prestigio del nostro Paese, contribuirebbe ad aumentare la sicurezza nazionale e potrebbe anche diventare "vettore" strategico di importanti ricadute economiche e tecnologiche, che genererebbero un importante reddito da esportazione di servizi ormai diventati indispensabili e che porterebbero benefici strategici a tutto il comparto Difesa, ma anche a tutto il settore industriale di elevata tecnologia, marittimo e delle comunicazioni, evitando significativi esborsi all'estero per l'acquisto degli stessi servizi. Questa è una delle principali sfide che oggi dobbiamo affrontare, dalla quale con ogni probabilità dipenderà il futuro ruolo geopolitico dell'Italia.

Gli aspetti tecnico-operativi

Ritengo doveroso un rapidissimo accenno ad alcuni fondamentali aspetti tecnico-operativi del lancio dei satelliti, generalmente da collocare su orbite geostazionarie equatoriali, in quanto in tale posizione essi riescono a "coprire" aree più vaste di quanto potrebbero fare da orbite polari. Ciò le rende strategicamente più interessanti ed economicamente più appetibili sotto il profilo commerciale (televisione, comunicazioni, dati, ecc.).
Il problema principale del lancio è come raggiungere la giusta velocità per portare un dato carico sull'orbita prescelta. In tale ambito va sottolineato che quella nota come la "velocità di fuga" è la minima velocità da imprimere a un veicolo spaziale per sfuggire al campo gravitazionale terrestre ovvero per porsi su una determinata orbita.
Ora, se prendiamo un qualsiasi punto della superficie, il razzo alla partenza possiede già una certa velocità per effetto della rotazione terrestre. Una velocità che è intuitivamente nulla ai poli e che aumenta proporzionalmente al coseno della latitudine fino a essere massima all'equatore. Di conseguenza, lanciare all'equatore risulta estremamente vantaggioso perché, se si lancia verso Est, è il nostro stesso pianeta a fornirci una significativa spinta aggiuntiva gratuita, che ci permette di risparmiare carburante o di aggiungere carico pagante.
Un lancio dall'equatore per un'orbita geostazionaria infatti permette, a parità di potenza impiegata, di trasportare tra il 17% e il 25% di massa in più rispetto, per esempio, a un lancio da Cape Canaveral (situato a 28°30' di latitudine nord). Qualora si lanciasse verso Ovest, invece, la rotazione terrestre frenerebbe il nostro razzo. È per questo motivo che i lanci vengono sempre effettuati verso Est, in modo da usare il moto di rotazione terrestre come una fionda.
Attesa la convenienza energetica a lanciare verso Est, vi è poi un ulteriore problema, del quale gli organizzatori devono tener conto, ovvero la necessità che il lancio avvenga avendo spazi liberi verso oriente, per evitare la caduta su aree popolate dei serbatoi supplementari e degli stadi del vettore dopo il loro distacco, ma anche per scongiurare il pericolo di causare danni per l'eventuale caduta del vettore stesso, o di suoi rottami, nel malaugurato caso di incidente nelle prime fasi di volo. Ricordiamo tutti e terribili immagini del 28 gennaio 1986, quando il *Challenger* esplose 73 secondi dopo il lancio, uccidendo i sette astronauti che si trovavano a bordo. Un bilancio di vittime, che avrebbe potuto essere enormemente maggiore se a oriente del punto di lancio ci fosse stata una zona densamente popolata.
Per comprendere le distanze di sicurezza in gioco basti ricordare che, alla quota e velocità, a cui normalmente avviene il distacco del primo stadio, i rottami cadono a circa 366 km dal punto di lancio mentre, per il secondo stadio, la caduta avviene a circa 1.600 km. Questo significa che la zona di sicurezza abitativa si estende per circa 2.000 km a Est del punto di lancio. Ciò limita le zone "utili" a poche aree intorno al mondo. Se guardiamo una cartina geografica, notiamo subito che la ristretta fascia attorno all'equatore (dove l'"effetto fionda" è massimo), le aree "aperte" verso Est e, quindi, utili al lancio sono molto più numerose sul mare che su terra. Ma ci sono anche rilevanti aspetti giuridici di cui tener conto. L'attività di lancio da base fissa, infatti, che avvenga da base sia posta su terra sia situata su piattaforma in mare, ma all'interno delle acque territoriali, è intuitivamente sottoposta a vincoli che si possono riassumere con la necessità di autorizzazione da parte dello Stato di giurisdizione e con l'esigenza di ripartire chiaramente le responsabilità (giuridiche ed economiche), in caso di incidente durante le varie fasi dell'attività. In tale ambito, l'autorizzazione alla costruzione di una base di lancio fissa nell'area di giurisdizione di uno Stato non viene data per beneficienza o per spirito di squadra, ma è vincolata a un ritorno economico o politico di quello stesso Stato. Ciò aggiunge significative spese e vincoli a carico degli utilizzatori della base. Per quanto attiene alle responsabilità, la "Convenzione sulla responsabilità internazionale per i danni causati da oggetti spaziali" (entrata in vigore il 1 settembre 1972) oggi risulta inadeguata, in quanto non permette di chiarire le responsabilità tra lo Stato che lancia, lo Stato che fa lanciare o lo Stato dal cui territorio o dalle cui installazioni è lanciato un oggetto spaziale. È, quindi, chiaro come un eventuale incidente nel caso, per esempio, di vettore tedesco, lanciato da una base russa posta sul territorio (o acque territoriali) indiane, potrebbe aprire contenziosi internazionali interminabili... e costosi sulle responsabilità e i relativi indennizzi per gli eventuali danni.
La migliore combinazione possibile per il lancio di oggetti spaziali è pertanto la possibilità di utilizzare una base di controllo autonoma, posta all'equatore, in acque internazionali e con un sufficiente spazio disabitato verso Est.

In ricordo dell'ammiraglio **Giuseppe Arena**

Luigi De Benedictis
già Comandante dei Sommergibili
e Socio della Componente Nazionale Sommergibilisti

Una figura carismatica del sommergibilismo moderno se ne è andata e ci piace pensarlo in forma congeniale al suo modo di essere: riservato e lucido. Ma il clamore per noi sommergibilisti c'è stato. Eccome! Immediatamente ben palpabile sull'onda del moltiplicarsi dei contatti social.
Non abbiamo problemi a indicarlo come il padre del moderno sommergibilismo post II^ GM; e questo non perché abbia progettato o avviato nuove costruzioni, ma per aver creato un'attrazione quasi magnetica nei confronti di una generazione di giovani ufficiali e sottufficiali capaci e volenterosi, che hanno dato vita a quello che oggi è l'orgoglio di noi sommergibilisti in termini di mezzi, strutture e capacità operative.
Strano: lui che non aveva scelto volontariamente la componente; infatti l'avevano comandato alla fine degli anni '50 per quel tipo di imbarco. Comandò due vecchie glorie, il *Giada* e il *Vortice*, sommergibili italiani risalenti alla Seconda Guerra Mondiale, pieni di "acciacchi" e non certo esaltanti, considerata la loro scarsa operatività, limitata alla sola attività addestrativa a favore delle Unità di superficie. Inutile dire che prese la cosa maledettamente sul serio; non era abituato alle mezze misure e veniva da una scuola, la sua Accademia Navale, per nulla tenera negli anni della sua frequenza (immediatamente dopo la guerra); al riguardo c'era un suo aneddoto circa la durezza di quel periodo: quale portavoce degli allievi si mise a conferire con il suo Comandante alla Classe per chiedere di ciclostilare nella locale tipografia (non c'erano nemmeno tutti i libri) degli appunti di chimica ben scritti da un allievo dei corsi precedenti in modo da poterlo distribuire al corso e agevolare così lo studio. Fu messo agli arresti per aver fatto domande inopportune!
E sì: l'Accademia è stata la fucina, in cui Egli ha contribuito a forgiare quelle nuove generazioni di sommergibilisti che a loro volta hanno continuato affinché la componente avesse l'odierna vitalità. Fu Comandante alla Classe e soprattutto il "K3" (Comandante ai Corsi Allievi) nella prima metà degli anni '70. Lì molti Ufficiali l'hanno conosciuto con la sua statura imponente, serissimo, impeccabile nel saluto all'assemblea generale; conosceva il cognome di tutti i componenti della Brigata Allievi: ero in prima classe e transitavo di corsa in piazzale quando mi chiamò per nome con mia grande meraviglia (come faceva a conoscermi?); più in là negli anni, quando i rapporti furono più stretti, sorridendo mi disse che forse un po' di memoria c'era in questa capacità di conoscere il cognome di centinaia di allievi, ma la realtà delle cose è che nel suo ufficio aveva la foto di tutti gli allievi: professionalmente e semplicemente si applicava in quello che era il suo lavoro. Onnipresente in quei luoghi in spazio e tempo, l'applicazione al lavoro lo prendeva talmente tanto che non era difficile vederlo lungo il Viale dei Pini, mentre ci trasferivamo allo stadio, nel pomeriggio o nei giorni festivi, fuori i consueti orari di servizio, dando la mano al piccolo figlio, nel mentre controllava che il transito fosse eseguito a regola d'arte. Le testimonianze d'affetto, che i vari Corsi d'Accademia, gli hanno tributato in questo triste evento stanno a testimoniare il legame con quest'uomo ricordato da tutti quale esempio di probità, giustizia, imparzialità e determinazione. Mi è caro il ricordo quando, in occasione del quarantennale dall'ingresso del nostro Corso in Accademia, lui non volle mancare nonostante gli acciacchi dell'età e portarci la sua testimonianza d'affetto; fu un onore per me fargli da autista e "aiutante di bandiera" per spostamenti e per le sue esigenze spicciole.
Altri due furono i Suoi periodi sommergibilistici con incarichi di prestigio: il primo fu all'inizio degli anni '70 nel da poco costituito gruppo Sommergibili della classe "Toti" ad Augusta, il II° Gruppo: belli e nuovi battelli italiani di ottime caratteristiche acustiche e manovrabilità; lavoro organizzativo di non comune facilità per avviare e consolidare dal punto di vista logistico e infrastrutturale una nuova sede con nuovi sommergibili; lo stesso accadde a Taranto, quando con i gradi di Ammiraglio Comandante

1961. In occasione di una ripresa cinematografica a bordo del smg. *Vortice*, il T.V. Arena (a sn.), Comandante del battello, insieme al T.V. Solari (Uff.le in 2^), al regista e al T.V. (GN) Corazzi (Direttore di macchina)

Taranto, 15 ottobre 1983. Cerimonia di assunzione di MARICOSOM (Comando Sommergibili della M.M.)

dei Sommergibili (MARICOSOM), si trovò nell'analoga situazione con l'entrata in linea dei nuovi sommergibili classe "Sauro". Un'attenzione alle infrastrutture e al benessere del personale sommergibilistico, che ha avuto poi un seguito e una conclusione professionale, quando si trattò di costruire la nuova palazzina dei sommergibilisti ad Augusta, a cui lui contribuì con i giusti impulsi nell'incarico di Comandante del Comando Marittimo Autonomo in Sicilia (MARISICILIA).
Il personaggio dell'Ammiraglio Arena non finisce qui; prima è stato indicato come il padre del moderno sommergibilismo, ma allo stesso tempo va ricordato che è stato il primo che nel dopoguerra ha operato il risveglio concreto della storia sommergibilistica troppo a lungo sopita dopo il disastro della guerra e delle inique sanzioni.

2 giugno 1985. Cerimonia del rientro della "Madonnina di BETASOM"

Amm. Sq. (r) Giovanni Gumiero
Presidente CNS – ANMI

Pochi giorni fa l'Ammiraglio di Squadra Giuseppe Arena, Decano dei Sommergibilisti Italiani e Presidente Onorario della CNS, è salpato per l'ultima missione.
Queste poche righe vogliono esprimere un doveroso omaggio alla Sua memoria, al Sommergibilista con la *"S"* maiuscola che, dopo aver lasciato il servizio attivo, è stato per circa 20 anni Delegato Regionale ANMI e Capo Delegazione nei Raduni Internazionali dei sommergibilisti. Per chi, come molti di noi, ha avuto l'onore e il piacere di conoscerlo sin dall'inizio della carriera in Marina (per me dall'Accademia) penso non bastino le parole per descriverlo: un secondo padre che come detto da molti "*ci ha guidati moralmente e professionalmente, trasferendoci con il Suo entusiasmo lo spirito e l'orgoglio sommergibilistico*".
Non potrò mai dimenticare le Sue parole di conforto, quando fui colpito da una tragedia personale: grazie Ammiraglio per tutto ciò che ha saputo donarci con grande umanità e professionalità e, soprattutto, per come ci ha sempre guidati sin da allievi in Accademia o dalle Scuole Sottufficiali facendo di noi ragazzi Ufficiali, Marinai, Sommergibilisti e, soprattutto, Uomini di sani valori.
Grazie AMMIRAGLIO!

Amm. Div. (r) Filippo CASAMASSIMA
Vice Presidente CNS-ANMI

...all'Amm. VITIELLO, che si è premurato gentilmente di informarmi sabato 27 marzo u.s., alle 08.14, con un WhatsApp della scomparsa dell'Ammiraglio Arena (notizia scioccante, che purtroppo avevo ricevuto direttamente da suo figlio Alessandro pochi minuti prima), ho risposto con queste parole che l'Ammiraglio Vitiello ha scelto di pronunciare durante l'elogio funebre al termine del rito in chiesa:
"Buongiorno Ammiraglio, davvero una tristissima notizia, sono sconvolto, gli volevo bene come a un padre, un Uomo che nel mio cuore e nella mia mente veneravo tra i "giusti". Non riesco a trattenere le lacrime... davvero rimarrà per sempre in me fino a quando avrò vita. Un vero leone, un combattente fiero, onesto e coerente sempre, a ogni costo! E pensare che avevo pronto il comunicato, concordato con il figlio Alessandro, per Lei, per invitarLa all'incontro su ZOOM mercoledì 31 alle 18.00 di tutti i sommergibilisti e fargli gli auguri per il novantesimo compleanno".

È bastato un evento straordinario, come quello del rientro della "Madonnina di BETASOM" in mezzo ai sommergibilisti (ora viene chiamata la *Madonnina dei sommergibilisti*) con una cerimonia avvenuta il 2 giugno 1985. Fu lui a far convenire in una cerimonia solenne i *mostri sacri* dei Comandanti superstiti sommergibilisti quali Roselli

Il contrammiraglio Arena, MARICOSOM, con l'amm. sq. (ca) M.O.V.M. Longanesi Cattani

L'amm. Arena visita la Sala Storica presso la Scuola Sommergibili

Lorenzini, Longanesi Cattani, Auconi, Patrelli Campagnano e il Cappellano di BETASOM, padre Messori Roncaglia. La conclusione della sua illuminata prolusione durante la cerimonia recitava: *"...Faremo quanto umanamente possibile per custodire, nel modo più degno e geloso queste tradizioni; è un impegno che, nella sacralità del rito odierno e di fronte alla vostra ammonitrice presenza, solennemente pronuncio"*.

E non ha mancato nemmeno a questo impegno, in particolare quando ha cessato il servizio attivo: altri l'hanno aiutato e affiancato come l'Amm. Ranieri, l'Amm. Guastadisegni e ancora altri orgogliosi della storia sommergibilistica a far sì che, nel tempo, sorgesse il monumento ai sommergibilisti a La Spezia, venisse costituita la sala storica presso la Scuola Sommergibili; fu anche assiduo e costante nell'attività informativa e di propaganda presso le scuole militari e civili. Ero Comandante dei Sommergibili e in quel periodo la nostra vicinanza si fece più stretta tanto da onorarmi dandomi, come faceva con ormai tutti i suoi allievi in Accademia, un famigliare "tu". Quando veniva a trovarmi era di una cortesia e di un rispetto dei ruoli, che mi lasciava ammirato sulla sua capacità di essere chiaro, convincente nell'argomentare le richieste di collaborazione, ma sempre rispettoso delle esigenze operative e organizzative degli eventi che mi sottoponeva. Una persona affascinante, caratteristica nelle sue peculiarità, in quel tono di voce, nel suo vezzo dell'ordine, difficile da dimenticare e che potevo rinverdire solo con fugaci saluti telefonici come ho fatto fino a poco tempo fa.

Ci lascia, in qualità di padre del moderno sommergibilismo, anche il culto e il dovere delle glorie del passato. Ma lascia alla Marina tutta, anche un'altra eredità: quella del figlio, Alessandro, che lo ricorda nelle fattezze, stimatissimo Ufficiale Commissario, bravissimo collaboratore nel periodo in cui fu in servizio nei sommergibili, a cui mi pregio, a nome di tutti noi che abbiamo conosciuto il buon "Beppe", di esprimere il nostro cordoglio.

2019. Consegna brevetti Sommergibilisti

COMPLEANNI SPECIALI

La Banda Musicale della Marina Militare apre la serata finale del Festival di Sanremo 2021

1° Luogotenente Salvatore Di Russo e 1° Maresciallo Patrizio Destriere

"Signori e signore, benvenuti al Casinò di Sanremo per un'eccezionale serata organizzata dalla Rai, una serata della canzone con l'orchestra di Cinico Angelini. Premieremo, tra le 240 composizioni inviate da altrettanti autori italiani, la più bella canzone dell'anno.
Le venti canzoni prescelte vi verranno presentate in due serate e saranno cantate da Nilla Pizzi e Achille Togliani con il duo Fasano".
Sono le 22.00 di lunedì 29 gennaio 1951, quando Nunzio Filogamo apre la prima edizione del Festival della Canzone Italiana di Sanremo.
Come scrive Gianni Borgna[1], per quell'occasione la platea era "numericamente scarsa, specie nella seconda serata, tanto che è stato necessario trovare persone da sistemare ai tavolini vuoti sparsi qua e là".

Nota

1 Borgna, Gianni. 1999. *L'Italia di Sanremo. Cinquant'anni di canzoni, cinquant'anni della nostra storia*. Milano: Oscar Saggi Mondadori.

Settantant'anni dopo, nella splendida cornice del Teatro Ariston, il festival si svolge in un'atmosfera surreale: la platea è completamente vuota, animata dalla sola presenza delle figure professionali necessarie a garantire il supporto tecnico allo spettacolo. La pandemia da Covid-19, infatti, non ha risparmiato neanche la popolare kermesse canora. Sul palcoscenico, invece, l'atmosfera è quella di sempre. Manca il pubblico ma non la musica. Gli artisti, esordienti e veterani si alternano sul palco accompagnati da un'orchestra, seppur "imbavagliata", e le emozioni delle canzoni da essi interpretate continuano a giungere nelle case di milioni di spettatori: 8.549.000 in media nelle cinque serate. Due milioni in più sono quelli, invece, collegati in mondovisione alle 20.45 del 7 marzo. L'ultima serata del festival si apre in maniera davvero suggestiva: la Banda Musicale della Marina Militare in uniforme storica, schierata in formazione orchestrale con il suo Vicedirettore, il capitano di corvetta M° Gianluca Cantarini, esegue, diretta dal Maestro Direttore capitano di vascello Antonio Barbagallo, "Il Canto degli Italiani", il nostro inno nazionale. Alle sue spalle l'immagine della nave più bella del mondo: *l' Amerigo Vespucci*. Orgoglio della Marina Militare Italiana e di tutta la Nazione, che ha compiuto 90 anni lo scorso 22 febbraio. Nove decenni passati navigando il mare e il tempo, accompagnando generazioni di giovani Ufficiali. Un genetliaco importante, perché avviene in concomitanza di un altro compleanno: i 160 anni della Forza Armata. Un 2021 particolare per la Marina Militare Italiana che la banda è stata chiamata a sottolineare attraverso le note dei suoi brani più rappresentativi. È, infatti, dopo quello nazionale, l'"Inno al San Marco" ad accompagnare l'uscita di scena dei musicisti. Una composizione capace, come l'"Inno dei Sommergibili", che compie i suoi 80 anni, di trasmettere con particolare enfasi e solennità, il senso di appartenenza alla Forza Armata e di servizio alla Nazione. E con lo spirito grintoso di sempre la Banda Musicale della Marina Militare saluta la città di Sanremo, con un po' di malinconia per quegli applausi mancati, ma con la speranza di un ritorno, in tempi meravigliosamente "normali". "Persino la platea vuota che ci ha accompagnato nell'arco di queste cinque sere è diventata bella grazie alla "Banda Musicale della Marina Militare"; conclude così, applaudendo, il conduttore Amadeus.

S. Di Russo

Diario di viaggio con la Banda Musicale della Marina Militare Italiana ai tempi del Covid-19

Quelle di sopra sono le parole, con cui Amedeo Umberto Rita Sebastiani in arte Amadeus, conduttore della 71° edizione del Festival di Sanremo, congeda il capitano di vascello M° Antonio Barbagallo e la Banda Musicale della Marina Militare Italiana; ma facciamo un passo indietro...

Lunedì 22 febbraio. In giornata ricevo prima un messaggio poi una telefonata, con i quali venivo comandato per un servizio di rappresentanza in occasione del 71° Festival della Canzone Italiana di Sanremo. La notizia mi scuote non poco, in quanto è da più di un anno infatti che la Banda non opera aldilà dei servizi di rappresentanza militare che continuiamo a svolgere; ma soprattutto è più di un anno che non calchiamo palcoscenici, vista la chiusura di teatri e sale da concerti. Scherzando con il mio interlocutore, chiedo se si tratti di uno scherzo, ma in realtà, mi viene spiegato che in occasione del 160° anniversario dell'istituzione della Marina Militare Italiana e dei 90 anni dell'Amerigo Vespucci, lo Stato Maggiore ha disposto l'impiego della Banda Musicale al Festival di Sanremo. Mi viene illustrato che oltre alle normali misure di sicurezza che bisogna osservare, per svolgere la missione, sarà necessario seguire ulteriori procedure. Dopo aver preso nota dei compiti che devo seguire e delle modalità che verranno adottate, chiudo la telefonata e con i miei colleghi e comincio a scambiare messaggi sulla notizia e sul momento in generale. Noto che per tutti la "chiamata" è motivo di buonumore, in quanto dopo diversi mesi, la stessa diventa un "segnale" di ritorno a quella normalità, che manca ormai da troppo tempo soprattutto per chi ha sempre svolto con entusiasmo e passione la propria attività. Nei giorni seguenti, in un'atmosfera carica di adrenalina, dal comandante della Banda capitano di fregata Aniello Grasso e dal Direttore capitano di vascello Antonio Barbagallo, ci vengono illustrate le misure che bisogna osservare per il contenimento della diffusione del virus. Già dalle prove musicali, che eseguiamo distanziati all'esterno dell'Auditorium della Banda, ci viene continuamente raccomandato di mantenere le distanze e di indossare sempre la mascherina, tranne che nel momento in cui dobbiamo suonare. Vengono, altresì, preannunciati una serie di tamponi prima della partenza e all'arrivo a Sanremo e uno strettissimo protocollo da seguire, per evitare contatti con persone estranee sia prima sia durante la missione.

Martedì 2 marzo. È il giorno stabilito per effettuare il tampone prima della partenza, non ho mai fatto il test per il Covid-19 e penso se sia possibile che dallo stesso possa risultare positivo (come può cambiare significato e valore una parola da un senso a quello opposto) e, nel caso, cosa mi devo aspettare da questa eventualità. L'incertezza mi assale, arriva il mio turno e il personale medico che si avvicina alla mia auto effettua il tampone, una sensazione devo dire davvero sgradevole, ma è fatta e ora bisogna solo aspettare l'esito. Il risultato viene comunicato in serata e apprendo che tutto il personale che si è sottoposto al test è risultato negativo! La notizia mi mette allegria e attendo adesso il prossimo passaggio di questa missione ovvero il giorno della partenza.

Venerdì 5 marzo. mi presento alle 7.30 e mi imbarco sul pullman dove mi è stato assegnato il posto. Salendo a bordo noto come su un autobus da 50 e più posti ne siano utilizzabili meno della metà per mantenere durante il viaggio il giusto distanziamento. Si parte... l'utilizzo della mascherina però, ci costringe, per arieggiare, a fare più soste del previsto e, quindi, ad allungare la durata del viaggio stesso. Rimugino su quante difficoltà crei questa pandemia e come delle azioni banali possano diventare problemi reali da dover risolvere. Arrivati a Sanremo ci mettiamo subito in coda per eseguire il secondo tampone previsto, poi cena e il riposo della notte.

Sabato 6 marzo. Il giorno dell'esibizione siamo convocati in teatro nel primo pomeriggio per effettuare le prove sul palcoscenico. La mattina ho modo di fare un giro per la cittadina; Sanremo è una bellissima località di mare, che rievoca ancora i fasti di un periodo d'oro del secolo scorso. Anni, durante i quali la musica si incontrava e si mescolava alle altre arti, potendo così vedere insieme in un solo luogo un caleidoscopio di personalità artistiche e dello spettacolo, oltre a personaggi della vita mondana dell'epoca. La giornata è magnifica, il mare è calmo e una leggera brezza accarezza le rive della città. Passeggio fino al Teatro Ariston e mi fermo a osservare quell'ingresso, tante volte visto in televisione. Noto che nonostante il passaggio di persone davanti allo stesso, la cittadina ligure non è, come prevedibile, piena dell'afflusso di spettatori, personaggi singolari, artisti che una giostra come Sanremo porta con sé. Avvicinandomi all'ingresso converso con un addetto alla sicurezza, che mi conferma come rispetto all'anno precedente ci sia molta meno folla. Il colpo d'occhio, in effetti, è totalmente diverso. Nel pomeriggio arriviamo al teatro e dopo il passaggio attraverso un corridoio con vari controlli, entriamo nella struttura. Ci hanno riservato un'ampia sala, il cinema Ritz, dove normalmente venivano fatti accomodare il pubblico e la stampa per seguire il Festival da un maxi-schermo. La scenografia di quest'anno è magnifica e vista dal vivo lo è ancora di più, la profondità visiva che crea è impressionante; nel frattempo si alternano alle prove Fiorello, Achille Lauro, che incrocio nei corridoi, Arisa e altri. Durante una pausa dell'orchestra incontro tanti amici musicisti che mi salutano calorosamente, ma sempre a debita distanza. Arriva la sera e ci prepariamo per la diretta, durante la prova del pomeriggio sono state stabilite le modalità della nostra performance e rimaniamo in attesa nel backstage per entrare. Ci disponiamo in formazione sul palcoscenico e rimaniamo in attesa del segnale di inizio della diretta; il resto è storia...

Domenica 7 marzo. Siamo in viaggio per il rientro a Roma, i commenti e le telefonate che ricevo hanno toni entusiastici riguardo alla nostra esibizione. Tutti concordano sul grande valore simbolico richiamato da una Banda Musicale di Forza Armata che esegue l'Inno Nazionale in una serata del genere e specialmente in un momento così delicato. Sentire e leggere queste parole mi rende fiero per il lavoro che svolgo e per l'importante funzione sociale che la Marina Militare riesce ad avere attraverso i suoi "vettori di promozione". Ciò mi fa vedere tutto con un rinnovato ottimismo. Solo se "ci stringiamo a corte" tutti insieme potremo sconfiggere e superare questa emergenza sanitaria e ripartire con rinnovata forza e maggiore consapevolezza, per costruire un futuro migliore per i nostri figli.
Al rientro eseguo un altro tampone di controllo, anche stavolta siamo tutti negativi!

P. Destriere

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

APRILE

1 aprile 1895

Entra in servizio a Spezia il sommergibile *Delfino*, classificato secondo la nomenclatura navale dell'epoca *battello sottomarino*, prima unità subacquea della Marina italiana. Costruito in piena segretezza nell'arsenale militare marittimo della città ligure, su progetto dell'Ispettore generale G.N. Giacinto Pullino, aveva un dislocamento in superficie di 98 t e in immersione di 108; dimensioni 23,2x2,9x2,35 m, con propulsione (inizialmente) elettrica della potenza di 65 HP, che imprimevano una velocità massima di 6 nodi, con 5 miglia di autonomia. Era dotato degli abituali mezzi di governo, ma aveva in più per le variazioni di quota, due eliche ad asse verticale poste in coperta e manovrabili elettricamente dall'interno a mezzo di apposita catena di ingranaggi. Lo scafo, costruito in acciaio, era a semplice fasciame e di fusiforme; la profondità massima raggiungibile, di progetto, era di 32 metri.

4 aprile 1906

Eruzione del Vesuvio[1] con attività sismica, che causa vittime e distruzioni nei paesi alle falde e durerà fino al giorno 9 (215 morti, 112 feriti e 34.000 profughi). La Marina, a partire dal giorno 8, interviene e prende parte, in concorso con reparti dell'Esercito, Polizia e volontari, alle opere di soccorso e di trasporto truppe nelle aree sinistrate, dislocando a Napoli la Forza Navale del Mediterraneo (corazzate *Emanuele Filiberto*, *Ammiraglio di Saint Bon*, *Benedetto Brin*, *Regina Margherita*, gli incrociatori corazzati *Carlo Alberto*, *Varese*, *Francesco Ferruccio* e gli incrociatori torpedinieri *Agordat*, *Coatit* e la cisterna per acqua *Tevere*).
La Marina, come nella sua missione e tradizione, partecipa e si distingue nelle operazioni di intervento nelle calamità naturali con un novero di attività di soccorso socialmente utili: sgombero delle macerie, ricerca persone, assistenza ai sopravvissuti e ai senzatetto, attività sanitaria, servizio di ordine pubblico anti sciacallaggio.
Le unità, al termine dell'esigenza, conducono esercitazioni di insieme e di gruppi isolati nelle acque del Tirreno, per poi concentrarsi a Taranto per le manovre annuali.

7 aprile 1899

Il tenente di vascello Luigi di Savoia, duca degli Abruzzi, organizza una spedizione per l'esplorazione del Polo Nord. Partecipano all'impresa i tenenti di vascello Umberto Cagni, Ufficiale d'ordinanza, Francesco Querini, il medico di 1ª classe Achille Cavalli Molinelli, un Sottufficiale macchinista, due marinai nocchieri e quattro guide valdostane. La spedizione, imbarcata sul brigantino a palo *Stella Polare*, prenderà l'avvio dal campo base stabilito nella Baia di Teplitz dell'isola del Principe Rodolfo (Arcipelago di Francesco Giuseppe).

15 aprile 1867

L'Alta Corte di giustizia, riunita in pubblica udienza a Firenze, riconosce l'ammiraglio Carlo Pellion di Persano colpevole dei reati di *inadempimento della missione* e di *non osservanza degli ordini,* condannandolo all'allontanamento dal servizio, alla perdita del grado e alle spese processuali.
Il Ministro incarica il Consiglio Superiore di Marina di esaminare il comportamento tenuto, durante l'azione di Lissa, dal viceammiraglio Giovanni Battista Albini, dal suo capo di stato maggiore, capitano di vascello Giuseppe Paolucci, e dal contrammiraglio Giovanni Vacca.
Il Consiglio, pur dichiarando che l'ammiraglio Albini meritava di essere collocato a riposo d'autorità *per non aver fatto quanto avrebbe potuto nella fatale giornata di Lissa*, decise per lo stesso provvedimento ma *per anzianità di servizio*.
Con la medesima pietosa motivazione sono poco dopo allontanati dal servizio gli altri due Ufficiali. Con questi blandi provvedimenti si chiude il capitolo delle istruttorie ai maggiori responsabili di Lissa.

18 aprile 1907

Nelle acque di Gaeta la nave da battaglia *Vittorio Emanuele* e i cacciatorpediniere *Nembo*, *Aquilone* ed *Espero* rendono gli onori al re Edoardo VII di Gran Bretagna in visita al re Vittorio Emanuele III.

22 aprile 1931

L'esploratore *Antonio Pigafetta*, in allestimento a Fiume presso i Cantieri Navali del Quarnaro, nel corso delle prove di velocità a tutta forza della durata continua di sei ore sulla base misurata Albona-Punta Nera raggiunge la velocità media di 41,57 nodi[2], classificandosi il più veloce della classe.

Note

1 È stata la più grande eruzione vesuviana del XX secolo. Un'immane colata lavica si diresse verso Torre Annunziata, bloccata dalle mura del cimitero e la nube gassosa, che si generò nelle ultime ore di attività accompagnata da forti scosse di terremoto, spazzò via la cima e svuotò la camera magmatica. A causa della pioggia di cenere fu quasi completamente sotterrata Ottaviano, causando un centinaio di morti, tanto che fu chiamata "la nuova Pompei". 105 persone si rifugiarono in cerca di scampo in una grande chiesa di San Giuseppe Vesuviano, ma le ceneri sfondarono il soffitto e la lava bruciò il grande portone in legno, uccidendo tutti i presenti. L'evento portò l'Italia a rinunciare all'organizzazione delle Olimpiadi del 1908, che vennero svolte a Londra.

2 Risultato conseguito con dislocamento medio di 1826 t. (riferito alle particolari condizioni dell'Unità al momento delle prove e cioè, allestimento incompleto, armamento parziale, dotazioni quasi inesistenti, ecc...); giri eliche al minuto 416,26; potenza sviluppata HP asse 32.765.

27 aprile 1879

È stabilito un nuovo modello di bandiera di bompresso (o "jack" secondo il lessico navale corrente): una bandiera di forma quadrata con croce bianca verticale in campo rosso, contornato d'azzurro. Tale "jack" rimarrà in uso fino alla proclamazione della Repubblica, 2 giugno 1946, e sarà issata in porto, all'ormeggio o alla fonda, sul bompresso e, successivamente, a prora.

MAGGIO

5 maggio 1938

In occasione della visita in Italia del cancelliere tedesco Adolf Hitler, ha luogo nelle acque del Golfo di Napoli, una rivista navale ("Rivista H" secondo la denominazione del tempo), che è di una spettacolare grandiosità senza precedenti. La rivista navale, alla quale prendono parte ben 104 unità di superficie di ogni tipo e classe, dalle corazzate ai M.A.S., 90 sommergibili, 72 aerei "*Cant.Z.501*" della ricognizione marittima e 48 idrovolanti imbarcati "*Ro.43*", si svolge sotto la direzione dell'ammiraglio di divisione Odoardo Somigli, sottocapo di stato maggiore della Marina, con la finalità di evidenziare la capacità manovriera delle navi e l'abilità cinematica dei comandanti a differenza delle precedenti riviste navali, a carattere prevalentemente statico.

11 maggio 1860

Garibaldi sbarca a Marsala. Nell'aprile 1860 Garibaldi aveva inviato una lettera al direttore della Società Rubattino, chiedendo la disponibilità «*di due vapori per trasportarmi in Sicilia con alcuni compagni*» e ottenendo in risposta «*se li porti pure in Sicilia ove possono essergli necessari*».
Nella notte fra il 5 e 6 maggio 1860 un gruppo di garibaldini al comando di Bixio, si impadronì di due dei migliori vapori della flotta Rubattino, il *Piemonte* e il *Lombardo* e la spedizione, completato l'imbarco dei volontari e di Garibaldi, salpò da Quarto.
I volontari (al momento della partenza ammontavano a 1.162, fra cui una donna e alcuni stranieri; il più giovane Giuseppe Marchetti, chioggiotto, imbarcatosi col padre Luigi, aveva 10 anni) erano armati di vecchi moschetti a canna liscia, ma privi di munizioni e polvere da sparo. Garibaldi decise così di compiere una sosta il 7 maggio a Talamone dove recuperò, oltre alle munizioni, tre vecchi cannoni, un centinaio di moschetti Enfield e una colubrina presso la guarnigione della Regia Armata Sarda di stanza nel forte toscano. Durante lo scalo, decine di bersaglieri, artiglieri e militi della guarnigione si imbarcarono sulle navi per partecipare alla spedizione ma Garibaldi, che aveva dato la sua parola che non avrebbe coinvolto l'esercito piemontese, fece scendere tutti (qualcuno però riuscì a nascondersi nelle stive). Durante la sosta a Talamone, Garibaldi ordinò al colonnello Callimaco Zambianchi e a 64 volontari di distaccarsi dalla spedizione per tentare un'insurrezione nello Stato Pontificio. Anche 9 mazziniani, convinti repubblicani, abbandonarono la spedizione quando compresero che si sarebbe combattuto per la monarchia sabauda, mentre i restanti 1.089 proseguirono nel viaggio. Non trovando carbone a Orbetello, una seconda sosta fu effettuata il 9 maggio nel vicino Porto Santo Stefano, per rifornimento di carbone e acqua potabile.

Franco Prosperini

Ufficiale di stato maggiore, specializzato in telecomunicazioni ed elettronica, ha prestato servizio nella Marina Militare per oltre trent'anni in destinazioni a bordo, a terra e in ambiente internazionale, passando poi all'industria privata, nel cui ambito ha svolto attività connessa alla propria specializzazione. Dagli anni '1960 collabora con opere e saggi di interesse professionale e storico con l'Ufficio Storico della Marina Militare, con riviste e con periodici militari e civili del settore della Difesa.

Innocente Rutigliano

Ufficiale di stato maggiore, ha frequentato l'Accademia Navale negli anni 1976/80, specializzandosi successivamente in Direzione del Tiro.
Ha prestato servizio per circa quarant'anni in destinazioni a bordo e a terra, maturando, nell'ultimo decennio di servizio attivo, esperienza editoriale presso l'Ufficio Storico della Marina Militare. In pensione dal 2014, collabora dal 2019 alla redazione del Giornale "Marinai d'Italia" dell'ANMI.

Mentre le due navi erano alla fonda, Garibaldi assegnò compiti e incombenze e fece distribuire armi e munizioni. Da Porto Santo Stefano alla Sicilia la navigazione dei piroscafi garibaldini non ha problemi, vento in poppa in tutti i sensi. Le due navi, pur se rubate, hanno, infatti, le... carte in regola.
Come ci ricorda lo storico Cesare Cantù, Garibaldi navigava «*regolarmente munito di patente per Malta*» che era territorio inglese. Anche il compito di scorta a distanza, affidato dal governo piemontese all'Ammiraglio Persano, è così assolutamente privo di rischi e terminerà quando il *Lombardo* e il *Piemonte* saranno entrati nelle acque territoriali siciliane.
Andranno poi ad ormeggiarsi, guarda caso, nel porto di Palermo. Dopo una navigazione più che tranquilla, i due piroscafi arrivano di fronte alla costa marsalese: lo sbarco potrebbe avvenire anche nello stesso giorno, 10 maggio 1860, ma ormai si avvicina la sera e Garibaldi da buon vecchio marinaio ritiene che non sia prudente farlo al buio che, a suo giudizio, potrebbe consentirgli sì di non essere avvistato dai nemici, però non farebbe riconoscere persone, bandiere e... navi. Si racconta che in vista di Marsala e nell'imminenza

dello sbarco, Garibaldi abbia dato incarico a Nino Bixio, sul *Lombardo,* e a Sirtori, sul *Piemonte*, di parlare chiaramente della focosa suscettibilità «*che caratterizza il temperamento de' siculi, sovra tutto per ciò che riguarda le loro donne. A scanso di complicanze gravissime, cruente e perfino ferali, i volontari una volta a terra, dovranno astenersi da intraprendenze inopportune, corteggiamenti e galanterie disdicevoli all' uso locale*».
Così sarà l'11 maggio che il *Lombardo* e il *Piemonte* entrano nella rada di Marsala, inseguiti a una certa distanza dalle tre navi della Marina borbonica *Partenope, Capri e Stromboli*, quest'ultima comandata da uno degli Ufficiali più brillanti, Guglielmo Acton.
A mattina inoltrata Garibaldi dà ordine di entrare in porto. È sicuro di poter sbarcare senza che le navi nemiche lo cannoneggino perché alla fonda, nel porto di Marsala, si trovano due navi da guerra della Mediterranean Fleet di Sua Maestà Britannica: l'*Argus* e *l' Intrepid,* comandate rispettivamente da Winnington Ingram e da Marryat. Gli equipaggi sono in coperta, come se assistessero a uno spettacolo, ma all'erta per entrare in azione immediatamente, se fosse arrivato un ordine in tal senso.
Il piroscafo garibaldino *Lombardo* si incaglia in un basso fondale, ma Acton non ne approfitta per non creare incidenti con le navi britanniche. Sulle banchine del porto si svolge un grande movimento di operai, opportunamente dotati di una tuta rossa, attorno allo stabilimento Wodehouse. Numerosi mercantili inglesi sono ancorati nel porto, bandiere inglesi sventolano sulle navi e sugli stabilimenti dei tanti imprenditori britannici, che operano a Marsala.
Alle 13.30 le imbarcazioni a remi iniziano il trasbordo a terra dei garibaldini dal *Lombardo*.
L'Acton, Ufficiale napoletano di origini inglesi, ha a portata di mano un bersaglio facilissimo: il *Lombardo* incagliato.
Prima di aprire il fuoco, si accosta all' *Intrepid* e chiede se gli uomini che si vedono sul molo siano per caso soldati o cittadini britannici. La risposta è che i comandanti dell'*Intrepid* e dell'*Argus* sono a terra e non si può rischiare di colpirli. Intanto, il *Piemonte* ormeggia al sicuro nel bel mezzo dei mercantili Inglesi.
A bordo c'è Garibaldi.
Acton, recependo gli avvertimenti inglesi, ordina tiri a pelo d'acqua sul *Lombardo,* ma finiscono a mare prima di raggiungere il bersaglio, sollevando acqua e fango. Anche il Comandante della *Partenope,* Cossovich, apre il fuoco sul *Piemonte* ma fa solo qualche piccolo danno ad alcuni tetti di Marsala. Come unica soddisfazione, i borbonici catturano il *Piemonte* ormai privo di uomini e materiali e lo rimorchiano fuori dal porto.
Il *Lombardo*, invece, nonostante i tentativi, rimane all'incaglio. Lo sbarco dei Mille, sotto tutela degli Inglesi, avviene così in tutta tranquillità. A terra, contrariamente alla vulgata successiva, nessun siciliano dà loro il benvenuto o batte loro le mani, tutto avviene nella ostentata indifferenza della cittadinanza. La guarnigione di stanza nella città era stata mandata due giorni prima a Girgenti (cioè ad Agrigento) per ordine del Comando Generale di Palermo.

Paolo Pagnottella - Socio del Gruppo di Roma e della CNS

11 maggio 1929

A Spezia entrano in linea i due nuovi incrociatori pesanti *Trento* e *Trieste* (comandate rispettivamente dai capitani di vascello Wladimiro Pini e Luigi Aiello) da 10.000 t di dislocamento standard, prime unità progettate secondo le caratteristiche stabilite dal Trattato navale di Washington del 1921/22.

16 maggio 1878

È approvata la legge per l'istituzione di un'Accademia Navale a Livorno con l'autorizzazione di spesa di 600.000 Lire per la bonifica e l'adattamento del lazzaretto di San Jacopo, dando facoltà al Governo di alienare a beneficio dell'erario i fabbricati della Scuola di Marina di Napoli e di Genova.
È il primo passo per l'effettiva unificazione delle due divisioni della Scuola di Marina in un unico Istituto destinato a sanare il non sopito antagonismo tra le due anime della Marina, coronando gli auspici e l'opera dell'ammiraglio Persano, quando era ministro nel 1862. Passeranno, comunque, tre anni prima dell'inaugurazione dell'Accademia Navale e dell'inizio del primo corso.

25 maggio 1865

Umberto di Savoia, principe ereditario, e Amedeo di Savoia duca d'Aosta, suo fratello, giungono a Taranto per avallare con la loro presenza la scelta della città, designata pochi giorni prima, dopo due anni di studi e sopralluoghi, dalla commissione Valfrè di Bonzo, quale sede più idonea sia per posizione geografica, sia per configurazione del territorio, a ospitare una base navale e un arsenale marittimo. La scelta è anche suffragata dal parere del Consiglio d'ammiragliato.
Il capitano di fregata Simone Pacoret di Saint Bon e il maggiore del Genio Militare Guarasci sono incaricati di esaminare sul posto le possibilità di Taranto e di proporre le prime ipotesi progettuali per l'arsenale e per la creazione di un canale navigabile fra Mar Piccolo e Mar Grande.

25 maggio 1928

Dopo 24 ore di burrasca di prua e nebbia impenetrabile con strati di ghiaccio, che cominciavano a formarsi sulle pale delle eliche e che sparavano durissime schegge contro l'involucro, il volo e il governo del dirigibile *Italia* diventarono difficili in un crescendo di eventi negativi, che determinarono la perdita di quota e la caduta sulla banchisa del dirigibile.
Dieci i sopravvissuti mentre gli altri sei dell'equipaggio, intrappolati nell'involucro, furono trascinati via dal forte vento.

30 maggio 1881

In Cina, a seguito della crescente azione xenofoba del movimento dei *boxer*, per la quale i diplomatici occidentali avevano chiesto ai propri Governi navi e truppe per proteggere le comunità nazionali, l'ariete torpediniere *Elba* (comandante, capitano di fregata Giuseppe Casella), di base a Ta-ku, mette a terra un reparto da sbarco al comando del tenente di vascello Federico Tommaso Paolini e del sottotenente di vascello Angelo Olivieri, costituito da due Sottufficiali e 37 marinai e armato con un cannoncino da 37 mm. montato su affusto da sbarco.
Il reparto, insieme a distaccamenti francesi, russi, britannici, giapponesi e statunitensi, in tutto 349 uomini, raggiunge la stessa sera Pechino, in treno, per appostarsi a difesa delle Legazioni.

■■■

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

Diario di bordo

"Una volta marinaio... marinaio per sempre"

Il 13 marzo scorso a Savona si è svolto il passaggio di consegne tra il presidente Luca Ghersi (cedente) e Paolo Berlingieri (accettante). Durante la cerimonia Renato Ruffino, socio del Gruppo di Savona e segretario del Gruppo Leone di San Marco - Sezione di Brindisi, ha scattato questa bella foto al presidente Ghersi che bacia la bandiera ANMI prima di consegnarla al nuovo presidente Berlingieri

(Vds attività a pagg. 63/64)

Manifestazioni e Cerimonie pag. 52
Attività dei Gruppi pag. 60
Racconti e Ricordi pag. 67
Avvenimenti pag. 72
Sono salpati per l'ultima missione pag. 78

Santa Barbara
Patrona della Marina Militare
4 dicembre 2020

MELBOURNE AUSTRALIA

L'Associazione Nazionale Marinai d'Italia Gruppo "Medaglia d'Oro Costantino Borsini" ha festeggiato la Santa Barbara presso la "Ferraro Reception" a Campbellfield. Questa importante manifestazione era in programma per lo scorso novembre ma a causa del Covid-19 è stata spostata al 7 marzo. Quest'anno inoltre non è stata celebrata la Santa Messa per le regole precauzionali antipandemia, ed è stata la prima volta che soci e simpatizzanti si sono riuniti dopo esattamente dodici mesi. La giornata è iniziata con il tesseramento dei vecchi e nuovi soci, poi il presidente Bartolo Fonti ha dato il benvenuto ai presenti, in particolare a Mario Sordini e signora Rita, al cavalier Pino Narduzzo OAM, e a Marcello D'Amico e signora Pauline come coordinatore onorario della "Federazione dei Circoli Pensionati Italiani del Victoria". Il maestro Antonio Villella, che ha allietato il pomeriggio con il suo repertorio di canzoni italiane, ha quindi intonato gli Inni, italiano e australiano. Poi il Presidente ha letto il messaggio del nuovo Presidente Nazionale ammiraglio di squadra (r) Pierluigi Rosati in memoria dell'Ambasciatore italiano, il Carabiniere e l'Autista recentemente assassinati in Congo, ricordati anche dal presidente dell'Associazione dei Carabinieri del Victoria, Frank Pavan (nella *foto* è assieme al presidente Fonti), durante il suo breve intervento. Dopo il pranzo, il presidente Fonti ha recitato a memoria la preghiera del marinaio e la festa si è chiusa con l'estrazione di una ricca lotteria (*si ringraziano tutti quelli che hanno donato i premi, in particolare la "Federazione dei Circoli Pensionati Italiani del Victoria"*). La prossima manifestazione è stata programmata per domenica 6 giugno per celebrare l'anniversario della storica impresa dell'ammiraglio Luigi Rizzo.

SYDNEY AUSTRALIA

Una foto ricordo dei soci Giovanni Cuciniello e Alfonso Matrone che hanno deposto una corona al monumento ai Marinai nel giorno della Santa Patrona della Marina.

Giorno del Ricordo
10 febbraio 2021

CORSICO-ABBIATEGRASSO

L'amministrazione comunale di Buccinasco (MI) ha voluto celebrare la giornata con un murale disegnato dagli scolari dove è stata fissata una targa commemorativa. Presenti alla cerimonia i rappresentanti degli studenti e delle Associazioni del territorio.

LISSONE

La celebrazione si è svolta al monumento "Martiri delle Foibe" di Lissone con la deposizione di una corona d'alloro da parte del presidente del Gruppo Sergio Morosetti, mentre il consigliere Giacomo Monguzzi faceva lo *speaker* della cerimonia, e del sindaco cittadino, dottoressa Concettina Monguzzi.

NOVARA

Il "giorno del ricordo" è stato celebrato alla presenza di una ristretta partecipazione di Autorità civili e militari. Presenti il prefetto di Novara Pasquale Gioffrè, il sindaco Alessandro Canelli, il consigliere provinciale Ivan De Grandis e il presidente di Assoarma, generale Dario Cerniglia. Dopo la Santa Messa nella chiesa della Sacra Famiglia al "villaggio Dalmazia", i presenti hanno reso omaggio alla lapide commemorativa dei caduti delle foibe presso l'omonima piazza, con la deposizione di una corona d'alloro. Particolarmente toccante è stata la testimonianza del "novarese" Giorgio De Croce, presidente dell'Associazione Nazionale Venezia Giulia e Dalmazia della provincia di Novara, che ha raccontato la sua storia di esule in patria, giunto a Novara da bambino per fuggire alle persecuzioni. Per il Gruppo era presente il presidente Giuseppe Simola, il consigliere Paolo Di Martino e il socio Guerrino Breccia, vicepresidente dell'Associazione Giuliano Dalmata di Novara.

TORINO

Una rappresentanza del Gruppo, formata dal presidente Dalla Gassa e dal vicepresidente Zagato (alfiere), ha onorato la ricorrenza partecipando alla cerimonia al cimitero monumentale; presente anche il neo Consigliere Nazionale Santovito.

APRILIA
Ai Caduti Senza Sepoltura

18 febbraio. Presso il polo studentesco "Meucci-Rosselli" di Aprilia, si è svolta la cerimonia per i Caduti senza sepoltura dello sbarco alleato del 1944. Il sindaco Antonio Terra ha deposto una corona d'alloro all'obelisco dei caduti dispersi, tra i quali è ricordato Erik Fletcher Waters, padre del cantante e bassista del famoso gruppo rock "Pink Floyd".
Il veterano britannico Henry Shindler ha fatto pervenire un messaggio letto dal Sindaco: *Cerimonie come questa sono importanti per ricordare il sacrificio di chi ha perso la vita per la libertà conquistata con tanta sofferenza e tanto sangue. Mai più si commettano gli stessi errori.* Era presente una rappresentanza del Gruppo con il vessillo.

Tragedia del Monte Serra
3 marzo 2021

DIANO MARINA

Guidato dal presidente Luigi Ardissone e accompagnato dal Delegato Regionale della Liguria Ponente Pietro Pioppo, il direttivo del Gruppo ha partecipato alla celebrazione di una S. Messa a ricordo dei Caduti della tragedia del Monte Serra avvenuta quarantaquattro anni fa (titolare del Gruppo è il GM Domenico Savoldi scomparso nella sciagura). Durante la stessa funzione sono stati ricordati tutti i Caduti dell'Associazione.
Nella *foto* con il parroco don Gianfranco Minasso.

ISEO

Il contrammiraglio Alberto Fiorentino del Corso "Invicti" e socio del Gruppo, ha ricordato i suoi compagni di corso e gli aviatori della 46^ brigata morti nella tragedia del Monte Serra. Purtroppo causa restrizioni Covid-19 non ci sono state cerimonie con partecipazione attiva.

JESOLO
In Memoria del Tenente di Vascello Andrea Bafile M.O.V.M.

14 marzo. Si è tenuta a Jesolo la commemorazione del 103° anniversario della morte dell'eroe pluridecorato, Medaglia d'Oro al Valor Militare, tenente di vascello Andrea Bafile. L'occasione è sempre gradita per ricordare inoltre l'anniversario della costituzione del Gruppo al quale è intitolato. La cerimonia si è dovuta tenere purtroppo con l'esigua partecipazione di soci per le ristrettezze imposte dalla pandemia, ma con la partecipazione del Consigliere Nazionale del Veneto Orientale Roberto Spolaor, del vice sindaco di Jesolo Roberto Rugolotto (nostro associato) e del vice comandante della Polizia locale cav. Stefano Bugli. Dopo l'alzabandiera in piazza Matteotti presso il monumento dedicato ai Fanti del Mar, la cerimonia si è spostata presso il monumento intitolato ad Andrea Bafile e situato in piazza Brescia, con la deposizione della corona. La cerimonia è poi terminata con la partecipazione alla Santa Messa solenne celebrata da monsignor don Gianni Fassina presso la parrocchia San Giovanni Battista.

Jesolo

Jesolo

REGGIO CALABRIA
In Memoria dei Caduti di Capo Bon

13 dicembre 2020. Nella notte tra il 12 e il 13 dicembre 1941, in uno scontro con una flottiglia di cacciatorpediniere britannici nelle acque di capo Bon (Tunisia), furono affondati due incrociatori leggeri italiani, *Alberto da Giussano* e *Alberico da Barbiano*, appartenenti alla IVª Divisione della Regia Marina Italiana. Nello scontro persero la vita 810 tra Ufficiali, Sottufficiali e Marinai, 26 erano della Calabria e, in particolare, 10 di Reggio Calabria e Provincia. È stata celebrata la Santa Messa in suffragio di questi valorosi caduti nell'adempimento del dovere. La funzione religiosa è stata officiata dal rettore del Santuario della Madonna delle Grazie in Gallico Superiore (RC), frate Gaetano Lombardo. Durante la celebrazione della Santa Messa, il presidente del Gruppo Calogero Aquilina ha letto i nomi dei Marinai Caduti, fra questi il Secondo Capo Infermiere Alessandro Aquilina, suo padre; quindi è stata recitata la preghiera del marinaio. Erano presenti alla commemorazione, oltre al Presidente del Gruppo, il consigliere e segretario socio benemerito Mario Giuseppe D'Amanti, il socio Santo Francesco Laganà presidente del collegio dei sindaci, il socio Antonio Chillemi e una rappresentanza della locale Capitaneria di Porto-Guardia Costiera.

ROMA
Anniversario della Battaglia di Nikolajewka

24 gennaio. Presso il Giardino "Caduti sul Fronte Russo" in via Cassia 737 a Roma, una rappresentanza del Gruppo ha partecipato alla cerimonia per il 78° anniversario della Battaglia di Nikolajewka (26 gennaio 1943).

SIDERNO
In Memoria del Marò Cosimo Carlino

15 febbraio. Nella ricorrenza del 30° anniversario della tragica morte del marò Cosimo Carlino, avvenuta a Dubai il 14 febbraio 1991 - 1^ Guerra del Golfo, il Gruppo ha inteso onorarne la memoria con una cerimonia sobria nel rispetto delle vigenti normative anti Covid-19. La stessa ha avuto inizio nel locale cimitero nei pressi della sua tomba dove, alla presenza dei familiari, è stata deposta una corona di fiori offerta dal socio Nicola Sgambelluri amico e commilitone di Carlino su nave *Stromboli*. Subito dopo è seguita la S. Messa di suffragio nella chiesa di San Nicola di Bari, celebrata dal giovane parroco don Giovanni Armeni, che con la sua omelia ha toccato profondamente il cuore di tutti. Insieme alla rappresentanza del Gruppo erano presenti: il comandante dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Roccella, tenente di vascello (CP) Tommaso d'Arpino, accompagnato dal titolare dell'Ufficio Locale Marittimo di Siderno maresciallo NP Umberto Surace, i Vigili Urbani con il gonfalone del Comune, i Vigili del Fuoco, una delegazione del CISOM (Corpo Italiano di Soccorso Ordine di Malta) e le due confraternite della parrocchia.
Al termine una breve allocuzione del consigliere Carlo Pasqualino, che ha ringraziato tutti i partecipanti e ha rivolto alla famiglia i saluti pervenuti via mail dal Consigliere Nazionale Pasquale Colucci e dal Delegato Regionale Paolo Apicella e, infine, ha letto la mail del comandante di nave *Stromboli*, capitano di fregata Andrea Collina, consegnandone una copia ai familiari commossi. Il Consigliere ha poi terminato la cerimonia con la recita della preghiera del marinaio.

19/2/2021 Gmail - Memoriel Marò Cosimo Carlino

stromboli - P.E.I. <stromboli@marina.difesa.it> 10 febbraio 2021 17:51
A: ANMI SIDERNO <anmisiderno@gmail.com>

Argomento: Memoria Marò Cosimo Carlino

Gentilissimo Sig. Archinà,

La ringrazio di avermi reso partecipe della ricorrenza del 30° anniversario della morte del Marò Cosimo Carlino.

Purtroppo Nave Stromboli proprio in questi giorni è in approntamento e si appresta a partire il 15 febbraio p.v. per attività in mare fino a fine aprile.

Mi piace pensare che per l'Unità non ci possa essere modo migliore che onorare la memoria del Marò Carlino rivolgendogli un pensiero in occasione dell'assemblea la mattina della partenza

dimostrando che dopo 45 anni di servizio Nave Stromboli è ancora in grado di servire la Marina Militare Italiana grazie agli sforzi compiuti nel corso degli anni dai vari equipaggi che si sono avvicendati.

La prego di rivolgere per mio conto e da parte di tutto l'equipaggio un pensiero di vicinanza a tutta la famiglia di Cosimo.

Cordialmente

Andrea COLLINA
Capitano di Fregata
Nave STROMBOLI – COMANDANTE
Numquam Satis

AVVISO

I contributi (testo + foto) relativi a manifestazioni e cerimonie, attivita e avvenimenti vari dei soci **vanno inviati esclusivamente via e-mail a giornale@marinaiditalia.com**. Le fotografie dovranno essere in formato jpeg a 300 dpi (200-300 Kb), con la base non inferiore a 10 cm. e **non vanno inserite nel testo che descrive l'evento ma inviate come allegati singoli**.
I testi dovranno essere scritti preferibilmente in formato word (doc o docx) da allegare al messaggio, oppure scritti direttamente nel corpo del messaggio; **assolutamente no in formato jpeg o in formato pdf protetto**.
La rubrica "Salpati per l'ultima missione" è dedicata esclusivamente ai soci (quindi non a parenti e affini).
Quando si ha necessita di comunicare cambi d'indirizzo o segnalazioni sulla mancata ricezione del giornale, va utilizzata la casella di posta **tabulato@marinaiditalia.com** e solo per conoscenza, quella del giornale.

Manifestazioni Sportive

D'Inverno sul Po: la mitica regata di canottaggio
Torino - Febbraio 2021

Salvatore Zizza - Socio e Consigliere di ANMI Milano

A Torino nascono nel 1888 la *Federazione Nazionale di Canottaggio* (inizialmente sotto la denominazione di RCI - *Rowing Club Italiano*, poi divenuta *Reale Federazione Italiana di Canottaggio* e successivamente – appunto – FIC) e nel 1892 la *Federazione Internazionale di Canottaggio* (sotto la denominazione di FISA – *Fédération Internationale des Sociétés d' Aviron*), la quale, da allora, per questa disciplina sportiva, organizza i Campionati del mondo e le Olimpiadi.
Ancora a Torino, nel 1896 viene fondata la *Società di Mutuo Soccorso fra Marinai congedati della Regia Marina* con l'intento di riunire in un aiuto reciproco i marinai torinesi "congedati con onore" e di mantenere viva la tradizione della marineria piemontese. Da tale sodalizio discenderà poi il **Gruppo ANMI di Torino** che, nel 1923, avrà la sua sede lungo la sponda sinistra del Po, in viale - manco a dirlo - Marinai d'Italia n. 1 e, presso la quale, verrà collocata la torretta del Regio Sommergibile *Provana*. Sempre a Torino, proprio in seno al locale Gruppo ANMI, nel 2015 viene fondata la sezione sportiva della disciplina "cugina" di quella del canottaggio, ossia quella della canoa-kajak, in particolare del kayak da mare, sezione denominata "Quajait" ("coloro che conducono il kayak" in lingua Inuit-eschimese).

Manifestazioni e Cerimonie

Insomma, in un siffatto storico e importante contesto, un qualsiasi evento sportivo non poteva che risultare prestigioso. E, infatti, a Torino, ogni febbraio viene organizzato un appuntamento remiero che ormai rappresenta un classico nel panorama sportivo internazionale: la regata internazionale di fondo di canottaggio "D'Inverno sul Po" giunta nel 2021 alla sua 38ma edizione. In realtà, quest'anno, causa Covid-19, la manifestazione ha potuto raccogliere, su tre giorni di gara, solamente atleti italiani, viste le difficoltà degli spostamenti da oltralpe ma, in ogni caso, sono scesi in acqua ben 684 equipaggi, suddivisi tra le varie categorie. Riviste straniere come "Monocle" e quotidiani italiani come "La Repubblica" e "La Stampa" hanno raccontato il successo dell'iniziativa.

La regata copre un percorso di 5.000 mt (ecco perché definita "di fondo", ossia ben superiore alle canoniche distanze da "bacino" di 1.000 o 2.000 mt), che si snoda in favore (molto lieve, in realtà) di corrente [*] nell'alveo del fiume Po che attraversa Torino, in particolare dal Ponte Passarella (a monte) sino al Ponte Umberto I (a valle); la gara, naturalmente, passa anche sotto le arcate del Ponte Isabella, giusto antistante la sede del Gruppo ANMI di Torino a circa 2.000 mt dall'arrivo.

Normalmente, un campo gara di canottaggio necessita di una larghezza di minimo 108 mt, ossia 8 corsie da 13,5 mt l'una, di cui 6 destinate alla gara vera e propria e 2, laterali, per la discesa e la risalita. Essendo la larghezza del fiume Po, nel tratto cittadino, limitata, la gara non può essere svolta con gli equipaggi che voghino fra loro in parallelo ma solo "in linea": come in una gara di sci, ciascun armo parte singolarmente a un intervallo di tempo dal precedente e tutti affrontano esattamente lo stesso percorso. Ciascun armo, quindi, gareggia da solo ed esclusivamente contro... il proprio tempo (una vera e propria cronometro).

Quasi a rinverdire lo storico asse MI-TO (Milano-Torino), **la sezione sportiva di ANMI Milano** non poteva mancare a un così importante evento della città sabauda. Essendo "D'Inverno sul Po" una regata ufficiale federale, per parteciparvi è necessario che gli atleti risultino ufficialmente tesserati come agonisti presso una ASD, ossia un'Associazione Sportiva Dilettantistica regolarmente iscritta nel Registro del CONI. Ecco che, dunque, forti del tesseramento presso la "*Animum nostrum mare informat* – ASD", la ASD costituita per iniziativa di alcuni Soci a latere del Gruppo ANMI di Milano e regolarmente iscritta al CONI e alla FIC, il Gruppo meneghino ha potuto schierare alla partenza della regata torinese 5 atleti, soci ANMI, componenti di due armi: "Celeste" Goksu Aslan nel singolo femminile Master "A"; Umberto Armani, Davide Ferrari, Emanuele Finazzi e Matteo Orlandi nel quattro di coppia maschile Master "under 43".

La regata nei pressi dei Murazzi

LA GARA

Al termine dell'attribuzione del numero e dell'orario di partenza, della messa in acqua, nei pressi del punto di arrivo, degli scafi, gli armi dovevano risalire la corrente e, oltrepassato il Ponte Passarella e scapolata la boa di svolta, a quel punto, imbardare, riportando la prua in direzione della discesa, rimanendo però in attesa della chiamata della "partenza lanciata". Al momento del proprio "VIA!", l'equipaggio doveva iniziare a vogare per infilare le arcate del Ponte Passarella, attraversando una delle quali veniva fatto partire il cronometro.

Rammentando come i vogatori del canottaggio (a differenza di quelli della canoa-kajak) diano sempre le spalle all'arrivo, i concorrenti si lanciano nella gara dovendo tenere presente di non oltrepassare, sulla dritta, le boe che delimitano la corsia di risalita, di "centrare" (infilare) le arcate dei ponti successivi e di gestire i sorpassi da effettuare su eventuali antecedenti armi più lenti. Nelle gare "in linea", gareggiando uno alla volta, i concorrenti non "vedono" gli avversari al proprio fianco, non "sentono" la presenza del proprio antagonista (cosa che, quindi ti stimolerebbe ad accelerare o anche a diminuire la tua vogata se lo vedi distaccato): i concorrenti sono in gara solo contro sé stessi, contro... il proprio tempo. È una gara di grande perseveranza e concentrazione, tenendo poi in debito conto anche la lunga distanza. La plasticità della vogata, il silenzio a centro fiume sono rotti solo dai respiri e dagli affanni di fatica dell'equipaggio in gara. Come prima detto, il passaggio davanti alla Sede ANMI di Torino costituisce poi l'indicazione che mancano "solo" 2.000 mt al traguardo: occorre, a quel punto, nonostante la fatica che si sta facendo già sentire, continuare a mantenere pervicacemente la concentrazione, la regolarità del gesto atletico, a evitare qualsiasi frenesia o sbavatura, per giungere infine "sparati" all'arrivo, nelle arcate del Ponte Umberto I.

"Celeste" Goksu Aslan in azione (FIC)

Venerdì 12.2: "Celeste" Goksu ha coperto, in condizioni meteorologiche pessime (forte vento contrario e 4 gradi sottozero), il percorso in 23min e 13sec, conseguendo il secondo miglior tempo della sua categoria e conquistando quindi la medaglia d'argento.

Domenica 14.2: Umberto, Davide, Emanuele e Matteo, dopo un inizio "in salita", dovendo superare, quasi a freddo, l'otto di coppia femminile che li precedeva, sono riusciti a completare il percorso in 16min e 52sec, terzo miglior tempo di categoria, guadagnandosi, dunque, la medaglia di bronzo.

[*] Un esempio di famosa gara contro corrente è la "Diamond Challenge Skull", che si disputa sul Tamigi a Henley-on Thames, a 100 km a ovest di Londra.

Il direttore sportivo di ANMI Milano e di ANMI ASD, il "sergente di ferro" Mario De Luca, già sergente sulla corvetta *Urania* (vincitore di concorso per guardiamarina ruoli speciali a un mese dal congedo) "padre" dei due armi, benché non presente a Torino, ha seguito con viva trepidazione, "in diretta" dall'Idroscalo di Milano, l'evolversi delle gare e lo scorrere del cronometro, per poi "sciogliersi" in un liberatorio "Siiiii" alla lettura dei risultati finali da parte della Giuria.

Un nuovo grande traguardo da parte di Soci ANMI, dopo la medaglia di bronzo di Anna Zucchetti ai Campionati Italiani Master di Ravenna-Standiana dello scorso settembre.

Quindi: due nuovi grandi risultati in un agòne prestigioso! A vanto e onore dei ragazzi che li hanno conseguiti, del loro allenatore, di ANMI Milano e, soprattutto... di tutta l'ANMI!

Pale a prora! Voga, voga, voga!

Finazzi, Orlandi, Armani, Ferrari in azione (FIC)

"Celeste" Goksu Aslan con il sergente Mario De Luca

Orlandi, Ferrari, Finazzi, Armani, equipaggio "quattro di coppia" di ANMI Milano

Ultima ora

Santa Barbara
Patrona della Marina Militare
4 dicembre 2020

TREVISO

In forma ridotta e nel rispetto delle disposizioni anti Covid-19, il Gruppo ha celebrato la ricorrenza di Santa Barbara, con l'alzabandiera, la deposizione di una corona di alloro e la recita della preghiera del marinaio. Gli onori impartiti con il fischio dal socio nostromo Giorgio Tomasi, la presenza del sindaco di Treviso dott. Mario Conte e una rappresentanza della Polizia Locale, hanno contribuito a rendere la cerimonia ancor più toccante.

Andrano

ANDRANO

22 febbraio. In occasione del 90° compleanno di nave *Vespucci*, il Gruppo ha ricordato l'evento con la cerimonia dell'alzabandiera al monumento del Marinaio.

CAGLIARI

28 febbraio. In ricordo delle vittime dei bombardamenti del 1943 sulla città di Cagliari è stata celebrata una S. Messa presso la chiesa di S. Francesco da Paola, seguita dalla deposizione di una corona d'alloro presso la lapide in memoria situata all'ingresso del Palazzo del consiglio regionale della Sardegna. Una rappresentanza del Gruppo con il vessillo ha partecipato alla commemorazione.

CAORLE

La tenente di vascello Maria Giovanna Girardi dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Caorle (VE), ha ricevuto il colonnello pilota Luca Crovatti, Comandante dell'aeroporto "Pagliano e Gori" di Aviano, che ha donato nel nome e in ricordo dell'avv. Maurizio Pagliano, discendente dell'omonimo aviatore cui è intitolato l'aeroporto, circa 140 libri storici e recenti sulla Marina Militare, provenienti da una corposa raccolta riguardante le Forze Armate. Il Gruppo era presente con il suo presidente Angelo Umberto Rossi e con il Consigliere Nazionale per il Veneto Orientale Roberto Spolaor.

CECINA

21 marzo. Nel rispetto delle norme anti Covid-19, il Gruppo ha partecipato alla "Giornata per le vittime della mafia", manifestazione che si è svolta davanti al teatro comunale.

LERICI

26 febbraio. La Capitaneria di Porto-Guardia Costiera della Spezia e il Comune di Lerici hanno organizzato un incontro in sala consiliare per festeggiare il compleanno (99 anni) dell'ammiraglio Luigi Romani, presidente onorario del Gruppo "Ivo Borghetti" di Lerici e decano dei Comandanti Generali del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera. Nato a Lerici (SP) il 26 febbraio 1922, l'Ammiraglio è stato al vertice del Corpo dal 29 agosto 1982 al 31 dicembre 1986.
Alla cerimonia, necessariamente ridotta in quanto a presenze causa Covid-19, hanno partecipato il Direttore Marittimo della Liguria, ammiraglio ispettore (CP) Carlone, il Comandante della Capitaneria di porto capitano di vascello (CP) Stella, oltre naturalmente il sindaco di Lerici avv. Paoletti; presenti anche alcuni rappresentanti del locale Ufficio Marittimo, dell'Amministrazione comunale e il presidente del Gruppo ANMI, de Benedetti.
Durante la cerimonia è stato proiettato un filmato prodotto dal Comando Generale delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera dove tutti i Comandanti Generali, susseguitisi alla guida del Corpo, hanno inviato il loro augurio all'ammiraglio Romani. Da parte sua l'Ammiraglio ha ringraziato e, approfittando della ricorrenza del settecentesimo anniversario della morte di Dante Alighieri, ha letto i versi della Divina Commedia in cui si parla di Genova e di Pisa, recitando poi Paolo e Francesca.
Il sindaco Paoletti gli ha quindi consegnato una scatola con un delfino scolpito, realizzata utilizzando legno di un ulivo locale dal maestro Mario Tamberi, socio del Gruppo, accompagnata da un volume sui suoi cinquant'anni di attività. Il taglio della torta e il brindisi hanno chiuso il festeggiamento che, seppure in forma ridotta, è stato denso di emozione.

MONTEVARCHI

8 marzo. Per la Giornata Internazionale della Donna, il Gruppo ha donato un ramoscello di mimosa alle donne dell'Associazione e a tutte quelle che sono passate davanti alla sede. Ne sono stati distribuiti circa cento, con stupore e meraviglia da parte delle signore.

PORTO SANT'ELPIDIO

Il presidente Vincenzo Di Donato e il segretario Gabriele Pazzi, in rappresentanza del Gruppo, si sono recati presso la Capitaneria di Porto-Guardia Costiera di San Benedetto del Tronto per una visita di cortesia al nuovo Comandante, capitano di fregata (CP) Marco Mancini, "concittadino del Fermano". Dopo i saluti di rito, si è svolto lo scambio dei crest in segno di amicizia. "Porgiamo al Comandante e ai suoi marinai i nostri migliori auguri per il Suo nuovo comando, per lo svolgimento delle sue mansioni e per la dedizione alla salvaguardia della costa e della marineria locale".

SABAUDIA

6 marzo. Si è tenuta l'assemblea ordinaria di Gruppo, durante la quale il presidente Massimo Mauti, alla presenza del Delegato Regionale Vincenzo Benemerito, ha consegnato gli attestati di "socio benemerito" alla dottoressa Anna Scalfati, presidente dell'Azienda Vallicola del Lago di Paola e figlia del compianto avv. Giulio Scalfati già Ufficiale della Regia Marina, e ai soci Andrea De Maria e Massimo Santoni, fondatori del Gruppo di Sabaudia e del "Circolo Velico Pecori Giraldi". Al termine dei lavori, si è deciso che il Gruppo parteciperà ai progetti e alle iniziative dell'azienda Scalfati finalizzate alla tutela del bacino lacustre.

Il comandante Mancini, fermano, al centro, assieme ai membri dell'associazione Marinai d'Italia

Visita al capitano Mancini dei Marinai d'Italia

Il comandante della Capitaneria di S.Benedetto ha ricevuto l'associazione

PORTO SANT'ELPIDIO

Nei giorni scorsi una delegazione dell'associazione Marinai d'Italia di Porto Sant'Elpidio, rappresentata dal presidente Vincenzo Di Donato e dal segretario Gabriele Pazzi, ha avuto il piacere di essere ricevuta dal nuovo comandante della Capitaneria di porto di San Benedetto del Tronto, il capitano di fregata Marco Mancini. L'occasione è stata propizia per discutere di diverse tematiche riguardanti il territorio, che Mancini conosce bene in quanto fermano, e per illustrare al neo comandante la storia e le attività portate avanti dalla sezione elpidiense dell'associazione Marinai d'Italia. L'incontro a San Benedetto del Tronto segue quello avvenuto con il comandante dell'Ufficio circondariale marittimo di Civitanova Marche, il tenente di vascello Ylenia Ritucci. «L'attenzione dimostrata dai comandanti della Capitanerie di porto alla nostra associazione- commenta con soddisfazione il presidente Di Donato- rappresenta un segno di riconoscenza e gratificazione per il servizio di volontariato che compiamo per tenere alto l'orgoglio di essere stati marinai e per l'impegno nel divulgare i valori del Corpo della Marina all'interno della comunità in cui viviamo».

l. g.

SANTA MARIA DI CASTELLABATE

13 febbraio. Nella chiesa di Santa Maria a Mare in Santa Maria di Castellabate, si è svolta la celebrazione di San Sebastiano Martire, patrono della Polizia municipale. Alla cerimonia, hanno partecipato Autorità militari e civili del comprensorio e numerose rappresentanze delle Polizie locali. La Santa Messa è stata officiata dal Vescovo di Aversa e membro della Conferenza Episcopale Italiana, monsignor Angelo Spinillo. Del Gruppo ha partecipato solo il presidente Giannicola Guariglia.

SAVONA

13 marzo. Nel pieno rispetto delle normative anti Covid-19, una rappresentanza dei soci si è riunita sul molo Marinai d'Italia davanti alla sede nella Torre Leon Pancaldo per ufficializzare il passaggio di consegne al nuovo Presidente del Gruppo "Vanni Folco". Il presidente cedente Luca Ghersi e l'accettante Paolo Berlingieri, con i soci schierati,

hanno deposto un mazzo di fiori tricolori al monumento alla Gente di Mare in segno di rispetto e ricordo dei Caduti in mare, dei Soci e di tutti quelli che ci hanno preceduto; la lettura della preghiera del marinaio da parte del socio Umberto Cascone ha chiuso questo momento doveroso del ricordo. Dopo un breve saluto, la formula del riconoscimento con la Bandiera del Gruppo nelle mani del Presidente cedente che, dopo averla baciata, l'ha consegnata al nuovo Presidente, mentre i fumogeni tricolori si alzavano nel cielo di Savona. Al termine, il presidente Ghersi ha appuntato il distintivo di carica al petto del presidente Berlingieri.

Un ringraziamento a tutti i Soci che hanno partecipato a questa breve ma significativa cerimonia... un particolare BZ al socio in servizio Edoardo Lorenzetti che ha dato ufficialità alla cerimonia intervenendo in divisa... la nostra splendida divisa!... Grazie anche al socio Renato Ruffino per le magnifiche foto e per la fornitura dei fumogeni.
Buon Lavoro al nuovo Consiglio Direttivo
e Buon Vento ai Marinai Savonesi!

Cav. Luca Ghersi presidente del collegio dei sindaci

TAVIANO

21 febbraio. Nel giorno dell'anniversario della dipartita del Sgt. N. Claudio Montanile, al quale il Gruppo è intitolato, si è celebrata una Santa Messa in Sua memoria, alla presenza dei genitori (vds. *foto*) e dei familiari dell'amico Claudio, unitamente a una rappresentanza dei soci del Gruppo. La funzione religiosa è stata officiata da don Salvatore Barone nella parrocchia San Martino di Tours di Taviano.

TERRACINA

24 febbraio. Nell'ambito delle attività informative e formative messe in campo dal Gruppo e dirette a una più ampia conoscenza e tutela del mare, degli ambienti marini, costieri e lacustri, il socio comandante Piersandro Marzullo, aderendo al progetto destinato alle scuole medie inferiori, dal titolo "se butti male finisce in mare" del Consorzio Nazionale per la raccolta, il riciclo e il recupero degli imballaggi in plastica (COREPLA), in collaborazione con Legambiente Lazio, ha tenuto – a favore degli studenti delle scuole territoriali – una video-conferenza sull'argomento "Il Mare come risorsa e via di comunicazione". Alla video-conferenza hanno partecipato, inoltre, come relatori, il Comandante dell'Ufficio Circondariale Marittimo - Guardia Costiera di Terracina, tenente di vascello Emilia Denaro, che ha illustrato come si può vivere il mare in sicurezza, e la fautrice dell'iniziativa, la dott.ssa Annalaura Rossi del Circolo Legambiente Terracina, responsabile dei Progetti Scuola del Circolo, la quale ha illustrato tematiche ambientali e di economia circolare.

VICENZA

26 febbraio. Il Comandante di Marina Nord, ammiraglio di divisione Giorgio Lazio, si è recato a Vicenza per una visita al Gruppo ANMI e alla

città, accolto dal Delegato Regionale Paolo Mele, dal Consigliere Nazionale Giuseppe Fabrello e da alcuni Presidenti dei Gruppi della Provincia, **Montecchio Maggiore**, **Dueville** e **Arzignano** e, naturalmente, dal presidente di Vicenza Girolamo Trombetta con il vicepresidente Gino Marangon; presenti anche numerosi dirigenti e volontari della Protezione Civile ANMI Veneto.
Le Autorità cittadine, nella persona del Vice Sindaco, hanno accolto l'Ammiraglio e il seguito, facendoli poi accompagnare dal dott. Mauro Passarin, direttore dei Musei, nella visita alla Basilica Palladiana, gioiello di architettura classica, e al famoso Teatro Olimpico. Dopo la breve passeggiata, un momento di raccoglimento davanti alle lapidi dei Caduti del Mare in centro storico: resi gli onori ai Caduti, è stata letta la preghiera del marinaio. La visita è quindi proseguita presso la Sala degli Stucchi, la Loggia del Capitanio e la sede municipale per l'accoglienza del sindaco, dott. Francesco Rucco. Tra visite e scambio di doni, vi è stata anche la presentazione delle iniziative proposte dalla presidenza dell'Associazione "Pigafetta 500", creata proprio per dare corpo agli eventi che si svolgeranno a Vicenza per onorare il cinquecentesimo anniversario del "Primo Viaggio Intorno al Mondo" nel ricordo del "diarista" Antonio Pigafetta e dell'impresa compiuta con Ferdinando Magellano.

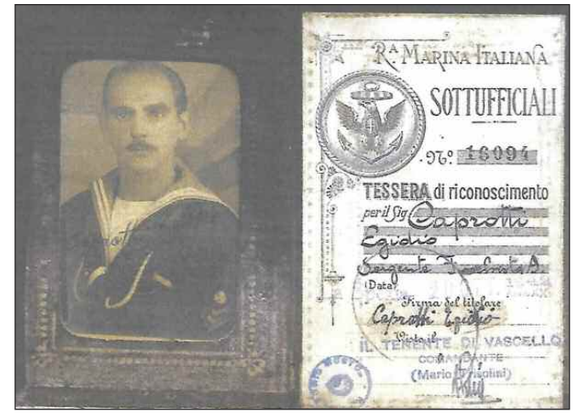
PINETO

5 aprile. Su invito del sindaco di Pineto Roberto Verrocchio, alle ore 21.15 una rappresentanza del Gruppo ha partecipato alla fiaccolata in onore delle 309 vittime del terremoto de L'Aquila, a dodici anni dalla tragedia che ha colpito la Regione Abruzzo. Erano presenti: il Sindaco, il parroco don Guido Liberatore, le Autorità civili e militari, l'Associazione degli Alpini e della Protezione Civile.

EGIDIO CAPROTTI: MEDAGLIA D'ONORE ALLA MEMORIA

di Antonio Trotta, Consigliere Nazionale Lombardia SW

Dopo la firma dell'armistizio, l'8 settembre 1943, oltre 600.000 militari italiani furono catturati dai tedeschi e deportati nei campi di concentramento del Terzo Reich. La deportazione venne effettuata, per la maggior parte, per ferrovia o per via mare. Le numerose testimonianze di chi viaggiò in treno parlano di vagoni merci pieni fino all'inverosimile, che non venivano aperti per giorni e giorni; di mancanza di cibo e acqua, senza la possibilità di soddisfare i bisogni corporali. Non andò meglio a quelli che viaggiarono via mare. Gli ordini furono che gli spazi sulle navi fossero usati fino ai limiti estremi senza tener conto dei criteri di sicurezza. È significativo quanto scrive Alessandro Natta, che visse l'esperienza dell'internamento, nel volume "L'altra Resistenza": *Le operazioni d' imbarco sulla nave da carico Oria si svolsero con grande rapidità. Si scendeva nella stiva per mezzo di scalette di corda. Fu allora il primo contatto con la brutalità e l' odio dei tedeschi.*
Le *SS* della *Feldgendarmerie* portavano via gli zaini migliori, soprattutto quelli degli Ufficiali, nella speranza di far bottino (anche le gavette e le coperte erano oggetto di preda) e chi tentava di difendersi o di resistere alle offese veniva legato, minacciato con le pistole e schernito. Nelle stive alcuni energumeni, armati di bastone, stipavano fino all'inverosimile gli Italiani che via via giungevano. Il carico era enorme; si stava in piedi uno accanto all'altro, stretti, pigiati, senza la possibilità neppure di muoversi e già dai primi momenti l'aria diventava irrespirabile e il lezzo sempre più nauseabondo. Giunti nei campi, fu proposto loro di arruolarsi nelle forze armate tedesche o nella Repubblica Sociale Italiana di Mussolini (R.S.I.) con la promessa di tornare in Italia, avere vestiti, cibo a sufficienza; in alternativa sarebbero marciti nei lager, lavorando in modo coatto e disumano, nelle fabbriche o nei campi di lavoro tedeschi. Oltre il 60% di loro scelse con un secco **"No"** all'arruolamento. Un "No" che costò molto caro: due anni di sofferenze, maltrattamenti, disprezzo e per 50.000 di loro anche la vita. Queste persone vennero prima identificate come Internati Militari Italiani (I.M.I.), successivamente, in modo beffardo, "lavoratori liberi". Con questo provvedimento Hitler escluse di fatto agli I.M.I. di potersi avvalere delle protezioni previste dal trattato di Ginevra del 1929. Quindi né la Croce Rossa né la chiesa né la *Young Men' s Christian Association* poterono occuparsi di loro. Abbandonati da tutti e schiavi dei nazisti. Abbandonati, purtroppo, anche al loro ritorno in Patria e, per un certo periodo storico, dagli Organi Istituzionali che non hanno capito o non hanno voluto capire che anche questi uomini hanno contribuito con la loro resistenza passiva, al pari di quella attiva, alla liberazione dell'Italia.
Fra tutti questi internati ci fu anche **Egidio Caprotti**, sottufficiale della Marina Militare, nato a Monza il 6 febbraio 1917, che venne arruolato in Marina il 15 aprile 1937. Dopo vari imbarchi, fu catturato dai tedeschi il 10 settembre del 1943, mentre era in servizio alle Scuole C.R.E.M. di Pola, e internato nel lager *Stammlager IXC Bad Sulza*, nella regione tedesca della Turingia, Germania centro-orientale. Dopo quasi due anni di stenti, privazioni e lavoro coatto, venne liberato dagli Alleati il 9 agosto 1945 e rimpatriato. Il suo rifiuto a qualsiasi tipo di compromesso con il regime gli ha causato quanto descritto in precedenza. Ai sensi della legge 1 dicembre 1977 n. 907 è stato autorizzato a fregiarsi del distintivo d'onore "Volontari della Libertà" (con decreto 03/05/1945 n. 350 - brev. autorizzazione n. 301 in data 28/03/1980).
Egidio Caprotti è deceduto il 21 ottobre 1988. La figlia Anna Maria, che il Giorno della Memoria del 27 gennaio 2021 ha ricevuto dal sindaco di Carate Brianza dott. Luca Veggian, su delega del Prefetto di Monza, la Medaglia d'Onore alla Memoria, ci ha rivelato che il suo papà è sempre stato restio a parlare di quel triste periodo, preferendo tenere per sé i ricordi più amari di quei due anni della sua giovinezza.



Tessera di riconoscimento Regia Marina Italiana

Il sindaco di Carate Brianza, dott. Luca Veggian, consegna la Medaglia d'Onore alla Memoria alla figlia di Egidio Caprotti, Anna Maria

Stammlager IXC Bad Sulza

Racconti e Ricordi

M.-Stammlager IX C, Bad Sulza

Der ital.Mil.Int.Nr.:
Name:
vom Kdo.: Ort: Saalfeld-Saale
ist am aus der Internierung
entlassen.

Der Kompaniechef

Dienststempel

Hauptmann

Rittmeister

Tesserino internato

CENTRO ALLOGGIO DI COMO
CENTRO DI RACCOLTA DI
SCHEDA DI RIMPATRIO
36450
10-9-43
AGO 1945
DESTINAZIONE:
Monza
Risorgimento 4
Quattrocento
OGGETTI VESTIARIO RICEVUTI

Documenti di rimpatrio

LA MIA CARRIERA MILITARE IN UNA PAGINA

di Gaetano Corlianò - Socio del Gruppo di Lecce

Sono il capo di 1^ classe in congedo e socio del Gruppo ANMI di Lecce, Gaetano Corlianò. Durante la mia giovinezza non avevo molta voglia di studiare, perciò mi arruolai in Marina Militare all'età di 19 anni. Avevo conseguito il titolo di studio della 3^ media secondaria. Quello che avrei dovuto fare nella vita civile sono stato "costretto" a farlo durante la mia vita militare. Dopo l'arruolamento ho superato positivamente i corsi previsti dalla Forza Armata e ho avuto destinazioni a terra e a bordo delle navi. Ho conseguito numerose promozioni di grado, sino a quello massimo consentito quale sottufficiale, capo di prima classe furiere.

Nel lontano 1975, venni imbarcato su nave *Caorle* in qualità di segretario al Comando e Ufficio Operazioni. Ricordo come se fosse oggi la vigilia di Natale, quando mi presentai a Taranto a bordo della nave, venni ricevuto dal Comandante in 2^, capitano di corvetta Benito Verardi, e dal Comandante, capitano di fregata Vittorio Biasin (Ufficiale superiore indimenticabile), che fu successivamente sostituito dal capitano di fregata Augusto Bartolucci proveniente da COMSUBIN La Spezia. Come si suole dire "Il buon giorno si vede dal mattino", già da quando assunse il Comando dovetti lavorare intensamente. Pretendeva molto ed essendo solo in segreteria, ero costretto a lavorare anche di notte. Durante quel periodo, il Capo di Stato Maggiore era il capitano di vascello Marciano Stanco, padre di Daniela Stanco, attualmente facente parte della redazione del giornale dei Marinai d'Italia. Descrivo di seguito un avvenimento che mi è rimasto particolarmente impresso nel periodo d'imbarco.

Durante il trasferimento di nave *Caorle* da Taranto a Brindisi, non ricordo esattamente il giorno, iniziò il mio calvario. Io soffrivo il mal di mare e l'unità, avendo la chiglia piatta perché quale nave anfibia doveva avvicinarsi alla spiaggia, con il mare mosso rollava molto. Partendo da Taranto il mare era calmo, ma dopo appena sei ore di navigazione si alzò vento e il mare passò a stato 7/8, preso di traverso, per la rotta che dovevamo seguire.

Mentre mi trovavo in plancia, iniziai a "raccare" (gergo marinaro per indicare "vomitare"), venne il Comandante in 2^ e mi consigliò di sdraiarmi a terra nei pressi del fumaiolo. Di tanto in tanto mi portava un panino duro, affinché riempissi lo stomaco con un alimento solido. Non c'era niente da fare, vomitavo comunque e con il rollio della nave imparai a ballare il tango, il valzer, la lambada, il rock e roll, etc. Ero distrutto e non mi reggevo in piedi. Non ricordo quante ore di navigazione siano passate prima di arrivare a Brindisi. Appena la nave si ormeggiò in porto scesi in banchina, baciai la terra e ringraziai il Signore di essere vivo, anziché in bocca a un pescecane o a una balena. Fu una navigazione che non dimenticherò mai per tutta la mia esistenza.

Avendo lavorato con grande entusiasmo e senso del dovere, chiesi al comandante Stanco di essere destinato a Napoli, avendo due bambini di tenera età, e fui accontentato per 18 mesi. Dopo cambiai nuovamente destinazione, presi le valigie per recarmi a Roma presso lo Stato Maggiore della Marina Militare, dove sono rimasto sino al congedo.

Durante la mia carriera, quando ricevevo gli ordini dai superiori, la mia risposta era sempre "Obbedisco", come quella pronunciata da Giuseppe Garibaldi. Mi rimane un ricordo bellissimo del periodo trascorso nella Marina Militare.

Le Strisce di ANMI Milano

Due storie di Antonio T.

FARI, FANALI &... MOSCATO!

Benché io faccia parte del Gruppo di **Carate Brianza**, colgo volentieri l'invito del Gruppo di Milano di richiamare alla memoria e descrivere, in questo periodo di forzata quarantena, qualche situazione curiosa in cui mi sono trovato quando vestivo la mitica divisa con le due "stellette pentalfa" (prima portate sul solino e, poi, sul bavero).

In Marina Militare facevo parte del personale addetto alla manutenzione di quei formidabili baluardi che guidano e proteggono le rotte (soprattutto in tempi in cui la tecnologia era molto limitata e la navigazione procedeva con rilevazioni a vista) di tutti coloro solcano i mari: i fari.

Ho trascorso più di un anno, imbarcato sulla epica *M.T.F. 1302* di base a Messina. La M.T.F (Moto Trasporto Fari) era un'unità addetta al controllo e al rifornimento dei fari, alla manutenzione, alla posa e messa in opera di fanali, mede, ecc., e aveva caratteristiche peculiari: chiglia piatta, immersione 2,4 metri, 2 assi con eliche pentapale, 1 elica prodiera di manovra, 2 motori diesel.

Queste caratteristiche consentivano di arrivare più facilmente sotto costa e manovrare con agilità, permettendo di arrivare il più vicino possibile ai fari e risparmiare sulle manichette per il rifornimento agli stessi di acqua. La ricognizione ordinaria per il controllo dei fari avveniva normalmente una volta al mese, salvo le emergenze. Si partiva da Messina con rotta, per la parte ionica della Calabria, verso i fari di Capo Colonna (Crotone) e Capo Spartivento di Calabria (a sud-est di Reggio Calabria), poi Catania, tutta la costa siciliana – isole Pelagie, Pantelleria, Egadi, Ustica ed Eolie comprese – e si ritornava a Messina dall'altra parte con, buoni ultimi due, Pizzo Calabro (Vibo Valentia) e Torre Faro (a Messina, direttamente sullo Stretto). Il tutto in venti giorni di navigazione.

Eravamo un equipaggio particolare, con competenze marinaresche (di coperta e di macchina), competenze tecniche (legate al funzionamento delle lampade dei fari) e con competenze... alpinistiche. Infatti, il trasporto in spalla delle bombole di acetilene per l'accensione della lampada del faro e l'arrampicarsi sulle scogliere ripide per collegare le manichette ci vedeva trasformare, il più delle volte, in provetti alpini: ma il senso di responsabilità nei confronti della gente in mare non ci faceva desistere...

Fra tanti episodi vissuti, ve ne sono due che vorrei raccontare.

Il primo. Salpiamo da Messina per rifornire il faro di Capo Spartivento di Calabria a solo circa 50 miglia di distanza e arriviamo al faro dopo quasi cinque ore di navigazione a causa del mare agitato. Per le condizioni marine, facciamo anche fatica a procedere al rifornimento al faro ma alla fine ci riusciamo. Appena cominciato il viaggio di rientro verso Messina però va in avaria il motore di dritta. Inizia così un ritorno molto difficoltoso e avventuroso, nel senso che, avendo in azione propulsiva la sola elica di sinistra e dovendo procedere con "avanti adagio", la nave risentiva non solo della pressione della corrente marina sullo scafo ma anche degli effetti evolutivi dell'elica di sinistra: fu necessario, quindi, compensare, con la barra del timone, la "deriva" tendente a dritta della nave in una condizione di "lentissimo moto" fino alla base. Totale... più di venti ore di stremante, veramente stremante, navigazione (neanche l'avessimo fatta a remi)!

Il secondo. Pantelleria: le vigne a terrazzamenti del vitigno "zibibbo" con cui si produce il famoso "moscato pantesco". Ero da pochi giorni imbarcato sulla *M.T.F. 1302* proveniente da La Maddalena, quando arriva l'ordine di "pronti a muovere", destinazione Siracusa, Pantelleria, Trapani e infine Panarea. Il Comandante, a quel punto, arriva a bordo con una damigiana vuota da 20 litri, come pure il Nostromo. Durante la navigazione, mentre eravamo in plancia, chiedo al Comandante a cosa mai servissero quelle damigiane. A bassa voce mi spiega che, a Pantelleria, un suo amico produceva dell'ottimo moscato e lo vendeva a un prezzo ragionevole. Dico al Comandante che, se lo avessi saputo, mi sarei procurato anch'io un contenitore per poterlo comprare, ma lui mi assicura che il suo amico lo vende anche in barilotti di legno da 10 litri. Arrivati a Pantelleria, espletato il servizio al faro, sbarchiamo e andiamo a comprare il moscato; finita la missione, dopo quasi una settimana, torniamo a Messina. Il venerdì, dopo il cessa lavori, chiedo al Comandante di poter andare a casa mia a Paola (Cosenza) per tornare lunedì mattina: permesso accordato. Così prendo il treno per Paola, arrivando la sera tardi alla stazione; a piedi, con il mio barilotto di moscato in spalla, dopo quasi tre chilometri, arrivo finalmente a casa. Mio padre mi chiede cosa ci sia nel barilotto e gli rispondo: "Moscato". Vedo gli occhi di mio padre brillare: volle immediatamente aprire il barilotto, ma la gioia durò poco perché, aperto il barilotto, ci accorgemmo che dentro c'era... acqua e nient'altro che acqua! Immaginatevi la mia rabbia non solo per la fatica a portarmelo dietro ma soprattutto per la figura fatta!

Il lunedì mattina, tornato nero a bordo, un mio collega, anche lui sottufficiale, mi chiede, con fare sornione, se mi fosse piaciuto il moscato... se avessi apprezzato il suo intenso profumo... se fossi stato intimamente rapito dal suo sapore morbido e dalle note fruttate... se fossi stato intensamente deliziato dal miglior... non ritenendolo un complice degli autori, capii che lo stesso scherzo era stato fatto anche a lui! Poco dopo arrivò il Comandante, anch'egli sbuffando come una locomotiva a vapore, ordinando subito l'Assemblea a poppa! Anche lui era stato una vittima dello scherzo! Ebbene, nonostante le minacce di consegna per tutti i marinai, il o i responsabili non vennero fuori.

Dopo qualche mese, un marinaio che si stava congedando, prima di sbarcare, si volle confidare con me dicendo: Me lo avevano detto... *Arruolatevi in Marina, imparerete un mestiere, girerete il mondo e... berrete del miglior moscato!*

LA LUCE DEL FARO: FINALMENTE A CASA!

(omissis) **Paola non è soltanto un bel nome di ragazza ma anche quello di un bellissimo paese affacciato sul blu del Mare Tirreno, in provincia di Cosenza (coordinate marinaresche: 39° 22' Nord - 16° 02' Est). E, immodestamente, è... il mio paese natìo!**

A Paola, nel 1929, fu eretto il Faro. Sorge sull'antica Torre del Soffio. È alto 17 metri ma la sua elevazione (la "h" dei portolani) si attesta a 53 metri sul livello del mare. Il Faro di Paola, però, sin dalla sua installazione, oltre a espletare la canonica funzione di guida per i naviganti è sempre servito anche come orientamento a terra; in passato, infatti, era la guida per quanti arrivavano dall'entroterra, dalle montagne, ed erano diretti a Paola o ai paesi limitrofi

per le fiere (specialmente di bestiame) o sagre. Ad esempio, la "Fiera del 3 e 4 maggio" che si teneva (e si tiene) in concomitanza con la ricorrenza della Festa di S. Francesco di Paola, Patrono della Gente di Mare (la festa religiosa più grande di tutta la Calabria); un richiamo per i pellegrini di tutta la Regione, che in passato partivano, quasi sempre, a piedi di notte per far visita al Santuario del Santo (che è anche Patrono della Calabria). Il Faro e la sua luce, i suoi lampi hanno sempre rappresentato, quindi, una luce fisica ma anche una luce dell'anima. E di ciò mi accingo a narrare.

L'8 settembre del 1943, mio padre, artigliere nella Caserma di Fossano in provincia di Cuneo, di fronte alla fuga di tutti i Comandanti e degli Ufficiali, intraprese, come tutti i suoi commilitoni, la via di casa. I soldati, divisi in piccoli gruppi, s'incamminarono verso il sud. Incontrarono un Capitano dei Carabinieri che consigliò loro di scegliere il percorso adriatico e non quello tirrenico, per non dovere passare attraverso la linea gotica presidiata dai tedeschi. Raccontava mio padre che camminarono per 15 giorni e 15 notti, in alcuni tratti solo di notte e nascondendosi di giorno per non essere catturati dai tedeschi. Mangiando quello che trovavano: qualche grappolo d'uva rimasto, qualche fico, qualche pomodoro, bacche e insalata selvatica vicino ai ruscelli. Solo una volta una donna anziana, che aveva anche lei un figlio in guerra, offrì a loro del pane e un bicchiere di vino, il quale, però, diede loro alla testa, perché molto deboli. Dopo questa interminabile e faticosissima odissea, mentre camminava di notte, una immensa commozione - raccontava ancora mio padre - lo assalì improvvisamente quando, sul Passo della Crocetta, a circa 1.000 metri di altitudine, vide in lontananza i lampi di luce del Faro di Paola: *CASA! Sono finalmente a casa!* Cadde sulle ginocchia e pregò! E si era "sentito a casa" anche se il Passo era distante da Paola ancora 20 km! Ma il Faro di Paola lo aveva accarezzato, lo aveva... accolto! Febbricitante per la malaria contratta durante il viaggio, riprese il cammino finché, sul far dell'alba, non bussò all'uscio di casa e, mentre mia madre scese di corsa ad aprirgli la porta, stremato, lì si assopì. Per completare il racconto, devo precisare che si curò e guarì; poi, fu richiamato e si arruolò nelle file della V Armata Americana. Dopo il congedo, fu decorato con la Croce di Guerra al Valor Militare. Ma in quella notte di fine settembre '43, la luce del Faro di Paola gli aveva illuminato il cuore!

A BORDO DELLE NAVI TRAGHETTO DURANTE I MOTI DI REGGIO CALABRIA

di Roberto Cavicchia - Socio del Gruppo di Pescara

Luglio 1970. Nonostante le Regioni siano nate nel 1948 con l'entrata in vigore della Costituzione, soltanto ventidue anni dopo abbiamo la prima elezione dei consigli regionali. In questa circostanza, il difficile compito del Governo è decidere quale città designare come capoluogo regionale. Dalla Valle d'Aosta alla Sicilia. In Calabria, la competizione tra Catanzaro e Reggio Calabria ha una lunga storia, che affonda le radici ben prima dell'Unità d'Italia. Nello scegliere il capoluogo di regione della Calabria, il Governo centrale decide per Catanzaro. Reggio Calabria, da sempre la città più grande e popolosa della Regione, è lasciata al palo e ciò provoca una decisa reazione da parte dei suoi abitanti. È il 14 luglio del 1970 e, per la prima volta dopo la Seconda Guerra Mondiale, in una città italiana scoppia una rivolta: manifestazioni, scioperi e scontri lunghi e duri con la polizia. Il malcontento si era sviluppato quando il Sindaco di Reggio Calabria aveva incitato la folla contro la decisione governativa e aveva esortato i rappresentanti del suo partito a non prendere parte al consiglio regionale. Da questo momento, per otto mesi interminabili, Reggio diviene campo di battaglia, con barricate, migliaia di persone per strada, lanci di molotov, interruzione delle vie di comunicazione e delle attività commerciali. Gli scontri termineranno soltanto nel febbraio del 1971 con l'intervento delle Forze Armate e, grazie al cosiddetto "Pacchetto Colombo", con la concessione di dividere gli Organi istituzionali della Regione: il capoluogo e la giunta regionale sarebbero stati a Catanzaro e il consiglio regionale a Reggio Calabria.

In quel periodo, Messina e Villa San Giovanni, due centri che vivono l'uno dell'altro, erano intasati da migliaia di autocarri e automobili che non potevano attraversare lo Stretto in sicurezza, vista la grave situazione di ordine pubblico. Noi della Marina Militare, in servizio presso le varie basi siciliane (il sottoscritto, in qualità di elettricista di bordo, era destinato presso la base di Maristaeli a Catania), andammo a sostituire il personale delle Ferrovie dello Stato sulle navi traghetto, per garantire il trasporto nello stretto di Messina durante i famosi "moti di Reggio 1970".

Con l' occasione, per chi si riconoscesse nella foto di gruppo e/o altri marinai che abbiano fatto la medesima esperienza, sarei lieto di essere contattato al numero di cellulare: 333 2183 682.

Marinai del 2° 1950 Maristaeli Catania

Roberto Cavicchia nel 1970

Manovra d'imbarco dei carri merci sulla nave traghetto *Secondo Aspromonte*, Messina (1970)

ARZIGNANO

27 marzo. Nuovo *look* e completo *restyling* per il monumento ai Caduti del Mare di Arzignano. La "fontana dei marinai" era stata chiusa nella primavera del 2019 dopo che era stata verificata la mancata tenuta all'acqua della vasca di compensazione. Anche il piano-vasca della fontana non era più perfettamente impermeabilizzato con evidente spreco del liquido. L'opera, realizzata nella seconda metà degli anni '80, era in cattive condizioni e l'Amministrazione comunale, sollecitata dal Gruppo più volte, è intervenuta in maniera straordinaria con il consolidamento calcestruzzi, il rifacimento dell'impianto di filtrazione, la realizzazione di un nuovo impianto illuminazione con quattro punti luce, la creazione di tre punti acqua di cui uno laterale e due centrali, questi ultimi con effetto vela, e la pulizia degli elementi di arredo della vasca e delle sculture di bronzo.

Infine si è anche proceduto alla sistemazione del verde: la fontana si trova nel cuore del Parco dei Marinai in via Diaz. L'inaugurazione ufficiale si è svolta sabato 27 marzo, contestualmente alla commemorazione dei quattro martiri delle "Officine Pellizzari" (NdR: quattro lavoratori che il 30 marzo 1944 furono uccisi dai nazisti con un colpo alla nuca perché si opposero al trasferimento delle maestranze dell'azienda in Germania). Considerate le limitazioni alla presenza imposte dalla pandemia in corso, si aspettavano pochi astanti. Invece alla cerimonia sono intervenute numerose Autorità civili e militari, Associazioni d'arma e anche qualche cittadino, così da renderla davvero partecipata e solenne. Fra i vari interventi, un pensiero di gratitudine è stato rivolto alla memoria dello storico presidente Luciano Zarantonello, a suo tempo ideatore e promotore dell'opera. Ora il monumento, col verde prato che lo circonda, è tornato a disposizione del quartiere anche come luogo di riflessione e intrattenimento.

Lodevoli iniziative

Come consuetudine oramai da diversi anni, in primavera e in autunno il Gruppo di **Latisana**, in collaborazione con la Croce Rossa Italiana locale, si dedica alla raccolta di viveri e prodotti di prima necessità da donare ai più bisognosi. Nel 2020, a causa delle limitazioni imposte a livello nazionale, abbiamo dovuto sospendere, a malincuore, qualsiasi iniziativa. In questi ultimi mesi la necessità di assistenza a famiglie e soggetti in difficoltà si è fatta ancora più gravosa e, nonostante le restrizioni dovute all'emergenza sanitaria Covid-19, attuando tutte le precauzioni possibili e nel rispetto delle norme, abbiamo ripreso la nostra attività di solidarietà. Durante la giornata del **20 febbraio**, i marinai si sono occupati di allestire un'area dedicata, all'esterno di un supermercato aderente all'iniziativa, dove sono state raccolte, identificate, registrate, imballate, e stoccate le merci donate, fino al trasporto dai punti di raccolta alle sedi CRI. Tra i prodotti donati si spazia dai cibi a lunga conservazione ai prodotti per l'igiene personale, agli alimenti per i neonati; nonostante le ristrettezze economiche che hanno toccato molti di noi, in poche ore grazie alla grande generosità dei clienti di un piccolo supermercato di paese, sono stati raccolti **viveri per oltre una tonnellata**. Grazie Marinai, Grazie Croce Rossa Italiana, Grazie alla popolazione.

13 marzo. Il consiglio direttivo del Gruppo "Gaetano Grumo" di **Melzo**, in occasione del **50° anniversario della sua fondazione**, vista la situazione pandemica in atto che non permette celebrazioni in presenza, ha deliberato **una donazione all'Associazione Croce Bianca cittadina** quale contributo a sostegno della sua attività al servizio della comunità melzese. Inoltre, l'Associazione Granatieri di Sardegna con sede a Melzo, anch'essa in occasione del suo 50° anniversario di fondazione, ha deciso di associarsi all'iniziativa del Gruppo ANMI, facendo a sua volta una donazione. Nelle *foto* è visibile il momento della consegna al presidente della Croce Bianca, signor Antonio Camerlengo, da parte della rappresentanza del Gruppo, il presidente Luigi Boffelli, il Delegato Regionale Fabio Fabiani e il Presidente dell'Associazione Granatieri di Sardegna.

Febbraio. Nell'ambito delle attività finalizzate al supporto e al benessere del personale durante l'attuale stato di emergenza sanitaria, il Gruppo di **Terracina** ha attivato un "punto di ascolto e supporto" per i soci e i loro familiari. Le attività di ascolto e di supporto per eventuali necessità, quali il ritiro di medicine, la spesa, il pagamento bollette, ecc., sono coordinate dalla **socia Anna Zarra** che si è resa disponibile, h24, con il proprio contatto telefonico. Le attività, le informazioni e le azioni messe in atto dal "punto", sono improntate alla completa riservatezza e alla tutela della *privacy* degli interessati. Tale servizio intende alleviare le difficoltà dovute alla pandemia da Covid-19 e rafforzare il legame e la solidarietà tra i soci.

Onorificenze

Rispettando le disposizioni anti Covid-19, alla fine dell'assemblea annuale ordinaria per la presentazione e l'approvazione del bilancio 2020, il presidente del Gruppo di **Rho** Raffaele Papi, in accordo unanime con il consiglio direttivo e il collegio dei sindaci, ha premiato **il socio vice presidente Giuseppe Liguori** con la medaglia e il crest ANMI per il continuo contributo positivo e innovativo nella gestione del Gruppo.

Richiesta di incontri

Sergio De Toma, socio del Gruppo di **Bisceglie**, cannoniere classe 1954, imbarcato su nave *Andrea Doria* negli anni 1974-1975, cerca i commilitoni in servizio in quel periodo.
Nella *foto* scattata su nave *Doria* alla Spezia il 13 ottobre 1974, il socio è il primo a destra.
Per contatti può essere chiamato al n.: 347.940.1311.

Mauro Grussu, consigliere del Gruppo di **Oristano**, ci scrive per conto di un caro amico che oggi vive a Forlì: **Benito Camorani** nato a Dovadola (Forlì-Cesena) il 1° maggio 1933, che ha insegnato nell'Isola di San Giorgio a Venezia ai "marinaretti", gli orfani dei marinai e dei pescatori, nell'anno 1954-55 presso l'Istituto dedicato al Conte Giorgio Cini, prestando servizio civile ma indossando la divisa. Le sue materie d'insegnamento erano: Segnalazioni in codice Morse; Segnalazioni con bandierine manuali e con proiettori notturni, punto e linea; Geografia oceanica, fluviale, lacustre; Navigazione oceanica, lacustre e fluviale; Geografia generale europea.
Non è mai stato imbarcato e aveva un assistente di cui non ricorda il nome, magari vedendosi nella *foto* del 1955 a Venezia potrebbe riconoscersi lui: l'assistente (a destra) cammina a fianco di Camorani che indossa la divisa bianca.
Il nostro amico Mauro tempo fa ebbe a chiedergli: *Tenente Camorani quale può essere il desiderio di oggi di un uomo con la sua esperienza?*
Camorani: *ogni giorno prima che finisca la giornata aspetto una comunicazione che m' informi del ripristino del servizio militare obbligatorio per le nostre giovani generazioni.*
Solo a nominare la Marina Militare, Benito Camorani si emoziona e grande è il piacere che avrebbe nell'essere contattato da qualche suo vecchio allievo, ma anche dai militari impiegati nella struttura o da chiunque lo avesse frequentato allora.
Per contatti si può chiamare la figlia, signora Davida Camorani, al: 340.688.3235.

A Venezia nel 1955

A Roma il 12 aprile 2019

Varie

22 febbraio, *Auguri al Vespucci!* Alfredo Manfredi, cl. 1920, decano del Gruppo di **Parma**, è stato imbarcato su nave *Vespucci* dall'agosto del 1941 al gennaio del 1943. Nella *foto* ha tra le mani l'attestato della Presidenza Nazionale ricevuto in occasione del suo 100° compleanno il 16 maggio 2020, alle spalle l'immagine del veliero al quale esprime i suoi migliori auguri per il 90°.

Il Gruppo di **Martina Franca** ha terminato i lavori di pulizia e restauro della propria sede e ha ricevuto in dono l'uniforme estiva completa dell'ammiraglio di squadra (r) Egidio Alberti. Nella *foto* è visibile la stanza della segreteria e sullo sfondo il manichino con l'uniforme.

Giorni lieti

Nati

Cristiano Eduardo
figlio di *Alessandro* e nipote di *Nicola Cantelmo*,
soci del Gruppo di Salerno

Compleanni

Gilio Cavagnero, socio del Gruppo di **Asti**, nato a Quincinetto (TO) l'11 marzo del 1921, reduce della Seconda Guerra Mondiale, **ha compiuto 100 anni**. *Tanti auguri da tutti i Marinai d' Italia!*
Si arruolò in Marina perché la ditta per cui lavorava forniva particolari di ricambio alla Forza Armata e quindi gli operai erano indirizzati ad arruolarsi nella Regia Marina. Una volta arruolato, fu inviato alla scuola del Corpo Reale degli Equipaggi marittimi a Pola, dove conseguì il diploma di allievo fuochista. Impiegato poi presso l'arsenale di Venezia, fu poi imbarcato sulla torpediniera di scorta *Uragano*, sino alla notte del naufragio, il 3 febbraio 1943 nel canale di Sicilia, quando l'unità navale urtò una mina che esplodendo asportò gran parte della poppa. Morti o dispersi 114 membri dell'equipaggio, solo quindici si salvarono; lui fu uno di questi: tratto in salvo il 4 marzo 1943 fu destinato alla base di Venezia, da dove, alla fine della guerra, tornò a casa in Piemonte a piedi.
Per l'11 marzo il Gruppo, dalle mani del presidente Giuseppe Cavaliere e del socio Cravero, ha consegnato a Gilio una targa ricordo, alla presenza dei figli e delle Autorità locali.

La torpediniera di scorta *Uragano*

Il 1° aprile, il Gruppo di **Fasano** ha festeggiato, seppure in forma strettamente privata per la pandemia in corso, **il 102esimo compleanno** del socio Paolo Di Carolo. Il presidente del Gruppo, Giuseppe Donnaloia, in rappresentanza di tutti i Soci, l'ha raggiunto nella sua abitazione rivolgendogli i dovuti auguri per la sua lunga vita e assicurandogli la presenza, Covid-19 permettendo, al prossimo mese di giugno per celebrare la ricorrenza del 70esimo anniversario di matrimonio con la sua gentile consorte Maria. L'assessora prof.ssa Luana Amati, in rappresentanza del Sindaco, ha offerto a Paolo un magnifico bouquet di fiori e letto e poi consegnata una pergamena con gli auguri del sindaco dottor Francesco Zaccaria e, quale primo cittadino, gli auguri di tutti i Fasanesi. Poi torta e candeline che il nostro ha spento di botto quale sicuro buon presagio per gli anni a venire. Non sono mancati i ringraziamenti alla figlia Teresa che con tanto affetto e dedizione custodisce i propri genitori. Massima soddisfazione del nostro Paolo che, con mente lucida, ha ringraziato tutti, confermandoci l'appuntamento del mese di giugno.
Tanti auguri da tutti i Marinai d' Italia!

■ Sirio Bardelli, socio del Gruppo di **Pisa**, il 9 febbraio ha compiuto **97 anni d'età e ben 56 d'iscrizione al Gruppo.**
Tanti auguri da tutti i Marinai d' Italia!

■ **2 aprile.** Bianca Pizzul vedova Toccacelli (il marito è stato il presidente del Gruppo di **San Giorgio di Nogaro** per moltissimi anni) socia sino al 2020, ha festeggiato **il 96° anno dalla nascita**, assieme a parenti, amici e alla figlia Tea, anch'essa socia di San Giorgio di Nogaro.
Il Gruppo e tutti i Marinai d' Italia si uniscono ai famigliari per augurarLe ogni bene!

■ **I cento anni di un marinaio combattente, socio del Gruppo Sori-Golfo Paradiso.** Durante la Battaglia di Capo Matapan, il marinaio Italo Olivieri era nel cavone di poppa intento a ingrassare le assi delle eliche della corazzata *Vittorio Veneto*, quando un siluro colpì la nave. Nel buio totale, con l'acqua che entrava copiosa dalla falla, Italo pensò che fosse giunta la sua ora e iniziò a raccomandare la propria anima a Dio. Invece, dopo un periodo che gli sembrò interminabile, venne azionata l'energia d'emergenza e l'unità navale riuscì a trarsi d'impaccio. Evidentemente il destino gli riservava qualcosa di diverso. In Marina fu imbarcato prima nei sommergibili, poi sulle corazzate *Vittorio Veneto* e *Littorio*; partecipò a tutte le battaglie delle sue unità fino all'esperienza finale dei Laghi Amari. Nella vita civile ha lavorato fino a oltre gli ottanta anni.
Il 23 marzo 2021 ha compiuto cento anni, festeggiato, oltre che dai figli e nipoti, dal Sindaco di Recco, dal Gruppo Marinai di Sori-Golfo Paradiso e, non ultimo, dal Presidente Nazionale che lo ha chiamato al telefono. Italo Olivieri è ora un magnifico centenario, ben ritto sulle gambe, con un cervello sveglio e un eloquio brillante, capace di affascinare gli ascoltatori al racconto del suo passato. Gli amici marinai del "Golfo Paradiso" gli hanno organizzato una festicciola (per quanto consentito dalle normative anti Covid-19), nel corso della quale gli è stata consegnata una targa ricordo, gli hanno fatto spegnere la candelina del primo secolo, tagliare la torta e fare il brindisi. Poi l'hanno costretto a raccontare qualche episodio della propria vita in Marina. I suoi racconti hanno chiuso la grande giornata del Marinaio più anziano del Gruppo.
Tanti auguri da tutti i Marinai d' Italia!

Lauree

■ **Giuseppe de Gioia**
nipote di *Giovanni Balzano* socio del Gruppo di Terlizzi,
in Architettura e Ingegneria Edile
al Campus Universitario di Bari con 102

■ **Diletta Legari**
figlia di *Amedeo* socio del Gruppo di Trieste,
in Neuroscienze all'Università di Trieste
con 110 e lode

Anniversario di Matrimonio

Nozze d'Oro (50 anni)

Maurizio Rivano segretario di Calasetta
e socia **Piera Manca**

Mario Vigna socio di Cosenza
e signora **Teresa Filicetti**

Enrico Veronesi socio di Desenzano del Garda
e signora **Beatrice**

Foto ricordo dell'amm. **Italo Franco Rossi**, presidente di Firenze, e signora **Rosetta Domestici**

Domenico Tabone
e signora **Santina Grassagliata**,
soci di Porto Empedocle

Nozze di Rubino (40 anni)

Daniele De Bortoli socio fondatore
di Pederobba e signora **Laura Tessaro**

Alfonso Bonfiglio presidente
di Porto Empedocle e socia patronessa
Giuseppina Ciulla

Sono salpati per l'ultima missione

Abruzzo e Molise

Lanciano

■ **Adelmo Moretti**
cl. 1939, socio fondatore

Calabria Settentrionale

Cosenza

■ **Don Giulio Altimare**
cl. 1944, socio padre spirituale del Gruppo)

Campania

Avellino

■ **Raffaele Curcio**
cl. 1950, socio dal 1994, è sempre stato un fervente marinaio

Napoli

■ **Giuseppe Napoleone**
cl. 1929

Friuli Venezia Giulia

Cervignano

■ **Idelva Di Tommaso**
cl. 1929, socia dal 1991, salpata a meno di un anno dalla scomparsa del marito Orgeo Garbin socio del Gruppo per 55 anni

■ **Claudio Cabassi**
cl. 1950, nel breve periodo di alcune settimane il Covid si è portato via il nostro socio e sua moglie Gabriella di anni 66

Gemona

■ **Alberto Liuzzi**
cl. 1937

Monfalcone

■ **Gaetano Tondo "Nino"**
cl. 1944, socio benemerito dal 1988, presidente dal 2002 al 2010, straordinario il suo attaccamento alla Marina e all'Associazione, sempre presente in maniera esemplare a ogni manifestazione, cerimonia e attività, ha contribuito a rafforzare il prestigio del Gruppo sul territorio

Lazio Meridionale

Anzio-Nettuno

■ **Vincenzo D'Arpino**
cl. 1926, nostromo capo

Frascati

■ **Marcello Ismeli**
cl. 1929

Liguria

Genova

■ **CF Furio Zonza**
cl. 1920, veterano del secondo conflitto mondiale, cinque Croci al merito di guerra, Medaglia d'Oro di lunga navigazione in guerra, ha partecipato a importanti missioni sulla corazzata *Littorio*. Una rappresentanza del Gruppo con il Presidente, il 16 marzo scorso ha partecipato al rito funebre con i famigliari, nella chiesa di Nostra Signora delle Grazie, alla presenza del capitano di vascello (CP) Filippo Marini, Comandante in 2^ della Capitaneria di Porto-G.C. di Genova, con nove militari. Per volontà dello stesso comandante Zonza, erano presenti nelle vicinanze del feretro: il labaro ANMI tenuto da un nipote e la bandiera della Marina Militare; sul cuscino, il suo basco associativo

La Spezia

■ **CA (MD) Remo Bastagli**
cl. 1925

Pietra Ligure

■ **Antonio Zerbini "Nini"**
cl. 1935, socio fondatore del Gruppo e primo vicepresidente, grande appassionato di telecomunicazioni e di alfabeto Morse: era stato uno dei fondatori e anche presidente dell'INORC (*Italian Naval Old Rhythmers Club*) Associazione dei Radiotelegrafisti imbarcati su navi della Marina Militare italiana

Savona

■ **Domenico Ferro**
cl. 1933, orgoglioso elettricista di nave *Alabarda*, fu punta di diamante e anima del nucleo che volle fortemente la costituzione della **Sezione aggregata di Vado Ligure**. Ne era il consigliere uscente

■ **Giovanni Scorza**
cl. 1951, pensionato dell'Autorità Portuale era stato per diversi anni Priore Generale delle Confraternite cittadine. Era molto legato alla nostra storia e alle nostre tradizioni

Taggia-Arma

■ **Luciano Arnaldi**
cl. 1944, socio e fratello di Giorgio presidente del Gruppo

Lombardia Nord Ovest

Busto Arsizio

■ **Ettore Cassinotti**
cl. 1946

Dongo

■ **Dorino Canape**
cl. 1920, reduce del secondo conflitto mondiale, decorato con Medaglia e Croce al merito, da sempre socio del Gruppo e orgoglioso di essere riconosciuto come marinaio

Lombardia Sud Ovest

Corsico-Abbiategrasso

■ **Antonio Loiacono**
cl. 1923

Crema

■ **Angelo Gritti**
cl. 1947, da parte del Gruppo: sentite condoglianze ai familiari per la prematura scomparsa del socio

Lodi

■ **Cesare Campo**
cl. 1950, uno dei soci sostenitori del Gruppo, bravissimo collaboratore, sempre presente in tutte le attività sociali, salpato per Covid-19

Marche e Umbria

Numana

■ **Alfredo Moroni**
cl. 1926

■ **Sandro Santilli**
cl. 1948

■ **Leandro Gardi**
cl. 1961

San Benedetto del Tronto

■ **Gabriele Cavezzi**
cl. 1937

Piemonte Occidentale e Valle d'Aosta

Aosta

■ **Pasquale Latini**
cl. 1940, amico e gentiluomo di vecchio stampo, persona generosa, un punto di riferimento in ogni circostanza per familiari e amici. *Siamo sgomenti perché non eravamo preparati. Siamo addolorati perché non sarà più tra noi, perché non avremo più la gioia di incontrarlo. Lo piangono le donne e gli uomini del Gruppo di Aosta che da vero Comandante ha guidato per ventiquattro anni con passione ed entusiasmo. L'essere stato marinaio, per Pasquale costituiva un vessillo e una meravigliosa condizione di vita. E dai marinai è stato amato come testimoniano le tante manifestazioni di dolore e di affetto giunte dalle Delegazioni del Piemonte, dalla Sicilia, dalla Liguria, dal Presidente Nazionale Ammiraglio Rosati. Una persona speciale, il suo passaggio su questa terra lascia una scia luminosa indelebile che non dimenticheremo. Pasquale Latini continuerà a vivere nei nostri cuori e nei nostri ricordi.*

Chivasso

■ **Fenice Dessi Gribaldo**
cl. 1942, socia particolarmente cara a tutta la comunità chivassese essendo stata una delle fondatrici, con il marito Vincenzo Gribaldo deceduto ormai da anni, della Sezione locale della Croce Rossa, lei stessa orgogliosa crocerossina ha partecipato a parecchie missioni di pace in giro per il mondo. Dolcissima e amabile non si è mai risparmiata nel donarsi agli altri. Sbigottiti da questa improvvisa dipartita partecipiamo al lutto

Susa

■ **Eugenio Bolognesi**
cl. 1933

■ **Elio Carosso**

Piemonte Orientale

Acqui Terme

■ **Gaspare Bologna**
cl. 1925

Puglia Settentrionale e Basilicata

Monopoli

■ **Vito Antonio Maiellaro**
cl. 1947

Puglia Centrale

Mottola

■ **CV Domenico Rotolo**
cl. 1960, padre e marito esemplare, storico e stimato comandante

Sicilia Occidentale

Carini

■ **Angelo Giambanco**
cl. 1933, un punto di riferimento per i soci: non sarà facile colmare il vuoto creato dalla sua partenza

Palermo

■ **Giusto Caldera**
cl. 1959

Toscana Settentrionale

Viareggio

■ **Paolo Cinquini**
cl. 1942

■ **Maria Grazia Cima**
cl. 1936, socia e vedova del socio Piergiorgio Girolami

Toscana Meridionale

Grosseto

■ **Emilio Totti**
cl.1929, decano del Gruppo

Veneto Occidentale

Peschiera del Garda

■ **Luigi Scienza**
cl. 1950, storico alfiere del Gruppo

■ **Bruno Gallina**
cl. 1950, da sempre partecipe a tutte le attività del Gruppo

Rosolina
Sezione di Porto Viro

■ **Aldo Tumiatti**
cl. 1938, alfiere del Gruppo sciolto di Porto Viro

Veneto Orientale

Conegliano

■ **Sergio Donadel**
cl. 1945, iscritto all'ANMI dal 1968, storico membro del Gruppo, ha svolto cariche di sindaco effettivo dal 1977 al 1985, consigliere fino al 2009, vice presidente dal 2009 al 2013, di nuovo consigliere dal 2017, si è sempre fatto carico della cura e manutenzione del monumento ai Caduti del Mare

■ **Adriano Calesso**
cl. 1946, sergente volontario EM/EL dal 1963 al 1969, iscritto all'ANMI dal 1982, alfiere del Gruppo, ha rivestito le cariche di sindaco effettivo dal 1985 al 1989, vice presidente dal 1998 al 2009, consigliere fino al 2013, come Donadel anche lui si è preso cura del monumento ai Caduti del Mare

Jesolo

■ **Luigi Furlan**
cl. 1946, iscritto al Gruppo dalla sua fondazione nel 1995, purtroppo anche il nostro Gruppo è stato toccato dal Covid-19 e ora piange il caro Luigi

Treviso

■ **Alberto (Remo) Vannucci**
cl. 1929, con oltre cinquant'anni d'iscrizione, motivo per il quale aveva ricevuto l'attestato di benemerenza e compiacimento, ha contribuito allo sviluppo e alle attività del Gruppo con grande capacità, per molti anni ha fatto parte del consiglio direttivo, è particolarmente ricordato da tutti per la sua semplicità, il suo modo di fare allegro, leale, generoso, e sempre disponibile

■ Rino Gaita

Emilia Romagna/Colorno

Porto la triste notizia della dipartita del caro socio fondatore Rino Gaita, cl. 1930, avvenuta il 19 marzo presso il nosocomio di Parma per complicazioni cardiache. Rino Gaita ha prestato servizio in Marina con la classe 1931 "per errata chiama alla leva", marinaio addetto ai servizi vari, è stato imbarcato sull'avviso scorta *Andromeda*, nel primo equipaggio sin dall'acquisizione avvenuta a New York nel 1952. Nel suo stato di servizio si annovera anche un lungo periodo con l'incarico di "maestrino di camera" al servizio del Comandante Luigi Durand de la Penne. Nel 1954 si è iscritto all'ANMI presso il Gruppo di Parma, poi nel 1990 ha aderito alla fondazione del nuovo Gruppo, l'attuale ANMI Colorno, è stato varie volte eletto consigliere e ultimamente anche presidente dei sindaci, incarico che ha dovuto lasciare per motivi di salute. Nella vita associativa è stato attivista e promotore di svariate iniziative che hanno portato lustro al Gruppo. Noi tutti lo salutiamo con profondo affetto e ne renderemo omaggio con una cerimonia di commemorazione alla presenza anche delle Autorità locali quando sarà possibile, ora ne siamo impediti dalla pandemia.

Giuseppe Carraro, presidente Gruppo di Colorno

■ Francesco Volpe

Lombardia Nord Est/Treviglio

Il 7 marzo alle ore 03,00 il commendatore Francesco Volpe partiva per l'ultima missione, purtroppo quella senza ritorno; ci lasciava dopo dolorosa malattia una persona che, per la Delegazione Lombardia N/E, è stata una pietra miliare e un costante punto di riferimento sia come Delegato Regionale (carica ricoperta dal 1986 al 2012) che come Consigliere Nazionale dal 2012 al 2016. Purtroppo la situazione creata dal Covid-19 con la Lombardia area rossa, non ha permesso alla Delegazione di essere presente per l'ultimo e doveroso saluto. Per quanto riguarda la mia posizione posso dire che da quando sono subentrato nella carica di CN nel 1999, con lui ho sempre avuto un ottimo rapporto di collaborazione, ci sentivamo due/tre volte la settimana e dei suoi consigli e pareri ne ho sempre fatto tesoro. Non voglio divulgarmi oltre, allego l'articolo del giornale "Popolo Cattolico" di Treviglio, edizione del 13 marzo 2021, dedicato a Francesco Volpe e scritto dal fratello Saverio (vds. *foto* a pag. 80); come Delegato Regionale e sicuro interprete dei sentimenti dei Presidenti e Soci della Lombardia N/E e nel ricordo dell'opera incessante per il bene dell'ANMI e della Marina Militare, senza dimenticare l'impegno verso la Comunità Trevigliese del commendatore Volpe.

Delegato Regionale per la Lombardia N/E Cav. Alberto Lazzari

Lazio Meridionale/Priverno

Marinaio doc, nostro grande socio, ha cessato di vivere il 7 marzo scorso nella notte della ricorrenza del patrono di Priverno, San Tommaso d'Aquino, presso l'hospice della Fondazione "Anni Sereni". Dopo i funerali a Treviglio (BG) e la tumulazione, i familiari hanno voluto che anche a Priverno, suo paese natale, nella piccola chiesa di Borgo Sant'Antonio sabato 13 marzo, si tenesse un officio funebre di ricordo per il cerimoniere di tante manifestazioni dell'ANMI. Francesco Volpe, uscito dalla Scuola della Marina Militare per motoristi navali del Corso 1956 - 1958, imbarcato poi sulle navi militari, è rimasto in servizio fino al 1962 come sottufficiale di 2° grado, quindi il congedo. Negli anni successivi il suo attivismo marinaresco l'ha portato con orgoglio a diventare il presidente del Gruppo di Treviglio, poi il Delegato Regionale della Lombardia Nord-Est e da qui Consigliere Nazionale. In seguito, per le benemerenze acquisite nel campo dell'associazionismo e del sociale, è stato insignito del titolo di Commendatore dal Presidente della Repubblica. Ha sempre dimostrato di essere dalla parte dei più deboli, tanto da non far mancare il suo lodevole apporto a chi ne aveva bisogno.
A rappresentare l'ANMI di Priverno, sabato 13 marzo, il presidente Rolando Monti con una delegazione di soci, unitamente ad altri intervenuti in forma privata, per rendere l'ultimo saluto al nostro stimatissimo socio, mentre il parroco, don Titta Ficarola, ha officiato il rito funebre.

Il presidente, cavaliere Rolando Monti

LUTTO Già presidente Anmi, 80 anni, intensa attività di cerimoniere nelle iniziative

Francesco Volpe, una vita da Marinaio tra lavoro, famiglia e associazionismo

Francesco Volpe, nel 2018, alla commemorazione del 25 Aprile di fronte al Monumento al Marinaio *Appiani*

Aveva frequentato il corso 1956-1958 per Motoristi Navali nelle Scuole della Marina Militare a La Maddalena in Sardegna e rimase in servizio effettivo imbarcato su navi militari fino al 1962

Francesco Volpe ha onorato la divisa della Marina Militare della quale andava orgoglioso

"Affidiamo oggi con commozione alla misericordia del Signore il nostro fratello Francesco". La Santa Messa per il commiato da questa vita terrena di Francesco Volpe è stata celebrata nel primo pomeriggio di martedì 9 nel Santuario della Madonna delle Lacrime in Treviglio dal Prevosto mons. Norberto Donghi il quale ha elogiato, di Francesco Volpe, il senso organizzativo cerimoniale. Nella chiesa folla raccolta e commossa e le rappresentanze delle associazioni combattentistiche e d'arma (Alpini, Marinai, Reduci dalla Prigionia e dai campi di concentramento, Associazione nazionale Marinai d'Italia, Aeronautica) e con le figlie Catia ed Emanuela altri parenti stretti e molti conoscenti. La benedizione e l'incensazione alla bara centenente le spoglie di Francesco Volpe ha suggellato l'incontro di fedeli nel Santuario nel quale con voce rotta dalla commozione il presidente Antonio Petriacci dell'Anmi trevigliese ha letto la Preghiera del Marinaio. Il sindaco della città, Juri Imeri ha presenziato alla Messa di addio celebrata per il cerimoniere Francesco Volpe.

Riposa nella pace del Signore, caro fratello Francesco, con i nostri genitori (Giuseppe e Filomena) ora che li hai raggiunti.

Nella notte tra sabato 6 e domenica 7 marzo 2021 nell'Hospice della Fondazione Anni Sereni di Treviglio è spirato il commendatore Francesco Volpe (80 anni) che da decenni abitava a Treviglio in viale Monte Grappa: era nato a Priverno nel Lazio il 15 luglio del 1940.

La sua salute era stata minata l'estate del 2020 quando si trovava, per una breve vacanza-lavoro, nella casa di campagna a Priverno; lo stato di salute, purtroppo, è andato gradatamente scemando anche se la sua fibra ha in tutti i modi tentato di reagire.

Alla manifestazione di addio a Francesco Volpe ha voluto prendere parte anche il dott. Angelo Lino Murtas Vice Questore (in pensione dal 1° febbraio di quest'anno) per 11 anni alla guida del Commissariato della Polizia di Stato di Treviglio.

Altra commemorazione molto toccante sabato 13 marzo alle ore 17.30 nella Chiesa di S. Antonio Abate a Priverno ove il parroco don Titta Ficarola (imparentato con la famiglia Volpe) ha espresso vicinanza ai familiari nel dolore ricordano che la vita prosegue, dopo la morte, nell'abbraccio con il Padre della vita e con Cristo Redentore, lo Spirito Santo e la Vergine Maria madre della Divina Provvidenza.

Francesco Volpe (marito, padre e nonno premuroso) ha onorato la divisa della Marina Militare della quale andava orgoglioso. Aveva frequentato il corso 1956-1958 per Motoristi Navali nelle Scuole della Marina Militare a La Maddalena in Sardegna e rimase in servizio effettivo imbarcato su navi militari fino al 1962; si congedò con il grado di sottufficiale di 2° grado. Ha lavorato alla Same Trattori di Treviglio prima di trovare occupazione nelle Ferrovie dello Stato (a Milano) anche in qualità di sindacalista; termiata questa esperienza fu assunto dall'Associazione Artigiani di Bergamo (era presidente il dott. Antonello Pezzini il quale gli affidò l'incarico di organizzare una piccola stamperia).

Francesco Volpe

Nel cuore di Francesco Volpe non è mai venuto meno lo spirito di appartenenza alla Marina Militare: è stato socio e presidente trascinatore della sezione trevigliese dell'Anmi (Associazione Nazionale Marinai d'Italia) dal 1974 al 1986 e della quale conservava il titolo di Presidente onorario oltrechè presidente di Interarma di Treviglio. Sotto la sua presidenza in città è stato realizzato il Monumento ai Caduti del Mare ed è stata posta la colonnina della "Rosa dei venti" nel parco di Largo Marinai d'Italia. Sempre nell'ambito associativo marinaresco vanno segnalati i suoi incarichi come presidente della Delegazione Anmi Lombardia Nord-Est e consigliere dell'Anmi nazionale. A Treviglio Francesco Volpe è conosciuto anche per avere ricoperto per molti anni il ruolo di "cerimoniere" nelle manifestazioni delle Associazioni d'Arma e Combattentistiche e di speciali ricorrenze nazionali.

Dal matrimonio con Angela Merigo sono nate le figlie Katia che abita a Melzo in provincia di Milano (ha due figli Mirco e Nicla) ed Emanuela anch'ella due figli (William e Cristian) che abita a Treviglio (frazione Geromina). Francesco Volpe è il secondo dei tre figli di Giuseppe e di Filomena Folcarelli di Priverno: Saverio (anno 1935, che ha un figlio) giornalista che vi propone questi appunti, Francesco (anno 1940) e Innocenzo (anno 1945, tre figli) l'unico che è rimasto a Priverno ove è stato infermiere per anni nel locale Ospedale "Regina Elena" prima che venisse chiuso.

Significativa la partecipazione del Gruppo Anmi di Priverno espressa dal presidente cav. Rolando Monti al lutto dei familiari di Francesco Volpe e ai colleghi soci locali Anmi: "Domenica 7 marzo è venuto a mancare un nostro carissimo socio: Francesco Volpe, abitante a Treviglio (Bergamo) ma rimasto sempre privernese convinto. Egli pur abitando a Treviglio in Lombardia non ha mai smesso di essere socio anche del Gruppo Anmi di Priverno. Sarà nostro dovere, nella prossima assemblea dei Soci del 21 marzo corrente, recitare la Preghiera per tutti i Soci Anmi che a causa del Covid 19 o per altri motivi sono salpati per l'ultima missione. Addio Francesco, buona navigazione nei calmi mari dei cieli e che la Terra ti sia lieve". Messaggi di cordoglio – che si aggiungono ai molti anche via telefono – sono stati stati inviati ai familiari di Francesco Volpe anche da Valerio Bettoni presidente della Provincia di Bergamo dal 1999 al 2009 e dal presidente dell'Associazione "Cuore e Vita" di Treviglio, dott. Battista Regonesi.

La "carriera" di Francesco Volpe in seno all'Anmi iniziò subito dopo il congedo nel 1962, dalla vita marinara effettiva. Entrato a far parte del Gruppo Anmi di Treviglio che s'era costituito solo da pochi anni, ne ricoprì la carica di presidente dal 1974 al 1986 anno in cui divenne responsabile della Delegazione Anmi della Lombardia nord-est; era anche presidente di Interarma di Treviglio. Va pure fatta memoria del suo impegno, con il maestro Ottorino Pellegri (di cara memoria), nella organizzazione del Museo Navale caravaggino "Ottorino Zibetti" (inaugurato il 5 novembre 1978) nel Centro civico culturale nell'ex Convento Quattrocentesco di San Bernardino da Siena lungo il viale papa Giovanni XXIII a Caravaggio.

Saverio Volpe

IL RICORDO DEL SINDACO JURI IMERI

«Ciao marinaio dal grande senso patriottico»

Francesco Volpe è sempre stato tra i più appassionati organizzatori delle cerimonie pubbliche in città, oltre a essere narratore della storia e promotore di mostre, appuntamenti ed eventi che richiamassero il valore della memoria.

Con i suoi immancabili riferimenti alle cerimonie statiche e dinamiche, ha sempre accompagnato gli appuntamenti del 25 aprile, del 2 giugno e del 4 novembre, coordinando la sfilata, l'alzabandiera, l'onore ai caduti e i discorsi con grande senso patriottico. In questo difficile anno non abbiamo potuto organizzare cortei e sfilate, ma abbiamo cercato di onorare sempre i nostri caduti e le ricorrenze: lui non ha potuto essere con noi perché impegnato in un appuntamento più importante, ma so e sappiamo che hanno sempre voluto essere aggiornato e informato in merito.

Oggi apprendiamo del suo viaggio e lo salutiamo con una preghiera, ricordando con grande affetto e stima un uomo che si è dedicato alla nostra comunità in più vesti e occasioni ed esprimendo le condoglianze dell'amministrazione alla famiglia e ai suoi affetti.

Ciao Francesco. Ciao "Marinaio". Riposa in pace.

Juri Imeri, sindaco

La commemorazione del 25 Aprile del 2019. Francesco Volpe (a finaco del Sindaco) era sempre presente alla cerimonia in rappresentanza dell'Associazione Marinai *Appiani*

www.marinaiditalia.com

Marinai d'Italia

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

AVVICENDAMENTO ALLA GESTIONE DEL SITO

- COMUNICAZIONE DEL WEBMASTER -

Nell'anno 2007 ho ricevuto l'incarico di organizzare la struttura informatica della Presidenza Nazionale.
In tale ambito ho progettato il sito www.marinaiditalia.com con l'idea di fornire ai Soci il riferimento per la normativa in vigore, l'informazione sulle attività istituzionali, il "catalogo" ordinato dei giornali/bollettini e quant'altro di interesse riferito ai Gruppi (foto dei monumenti ecc.).
Dopo un impegno durato 14 anni, ho chiesto un avvicendamento generazionale allo scopo di favorire l'apporto di nuova linfa per rinnovare i contenuti e l'estetica di un moderno mezzo di informazione dedicato a tanti che vivono perennemente connessi via web.
Colgo l'occasione per salutare e formulare i miei migliori auguri ai cari Soci e ai gentili visitatori del sito.

Gaetano Gallinaro

Il Presidente Nazionale ANMI,
Ammiraglio di Squadra (r) Pierluigi ROSATI,
in visita dal Sottosegretario di Stato alla Difesa,
Senatrice Stefania PUCCIARELLI

"Ringrazio Lei e tutti gli appartenenti all'Associazione per la preziosa opera quotidiana che svolgete in tutte quelle iniziative che tendono a diffondere la conoscenza della Marina Militare e la cultura "marinaresca" sul territorio, mettendo a disposizione delle Istituzioni una forza qualificata, volontaria e motivata. Un'Associazione apolitica e senza fini di lucro che Lei presiede con passione, entusiasmo e altissima competenza." – ha detto la Senatrice Pucciarelli, nell'incontro avvenuto con l'Ammiraglio di squadra (r) Pierluigi Rosati, Presidente Nazionale ANMI.

Presidenza Nazionale: Indirizzo - Contatti telefonici - Codice Fiscale - Iban

Link: Delegazioni - Gruppi e Componenti Specialistiche ANMI

Ricerca nel sito: digita la parola e batti INVIO

Cerca ...

Video della Presidenza Nazionale

Collegamento al Giornale on-line

Informazioni sulle iniziative in atto

Comunicati Stampa - Ministero della Difesa