MENSILE
DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

Marinai d'Italia

"Una volta marinaio... marinaio per sempre"

Siglato il nuovo "Accordo di collaborazione" tra la Presidenza Nazionale e la Marina Militare

Anno LXV
n. 6 • 2021
Giugno

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

Ricordi di un tempo passato

"*Giugno, che sei maturità dell'anno, di te ringrazio Dio: in un tuo giorno, sotto al sole caldo, ci sono nato io*". Canta così Francesco Guccini giugno, il mese che dà inizio all'estate, alle vacanze, ma per chi è in Marina o nutre una passione per essa è il mese che annovera una data simbolo: quella del 10 giugno, ricordo dell'impresa di Premuda. Quanto accadde centotre anni fa è noto a tutti, ma è di uno dei protagonisti che voglio raccontarvi. Lui è Giuseppe Aonzo, a parlarmene suo nipote Giuseppe Grillo Aonzo del Gruppo ANMI di Savona. "*Sono cresciuto con l'immagine di un nonno eroe, un nonno venuto a mancare prima che io nascessi, ma di cui non riscontravo traccia alcuna da nessuna parte*". Le parole di Giuseppe appaiono amare fin da subito: "*Sono orgoglioso di essere il nipote di Aonzo, ma allo stesso tempo arrabbiato quando mi rendo conto che alla sua figura e alle sue gesta non viene data giusta riconoscenza*". Nasce da questa amarezza la sua voglia di riscatto: quella che negli anni lo ha portato a intraprendere, insieme alla sua famiglia, diverse iniziative negli ambienti Marina Militare perché come l'araba fenice anche Giuseppe spera che la figura di suo nonno possa un giorno risorgere. "*Ho conosciuto mio nonno grazie alle meticolose e documentate ricerche dell'amico professore Giuseppe Milazzo. Mia nonna, mia madre, i suoi amici, il prete che nell'ultimo periodo di vita gli fu vicino non mi hanno saputo dire molto. A loro aveva raccontato poco o nulla dei fatti accaduti durante i conflitti mondiali. Tutti lo ricordavano come un uomo serio, riservato, corretto, molto severo con sé stesso. Non a caso il suo motto era: "Dio, Patria e famiglia gli scopi della mia vita; onestà, lealtà e dovere le mie leggi. Il mare la mia poesia*". Impegno, sacrificio, onestà sono valori caratterizzanti la figura di Aonzo e che hanno influenzato la crescita, l'educazione, la formazione di suo nipote: "*La sua onestà, la sua rettitudine, la sua capacità professionale, il suo non apparire, la dedizione verso la famiglia sono sempre venuti prima del suo essere stato eroe*". Eroe come quando, dopo l'impresa di Premuda, fu decorato con la medaglia d'oro e con la seguente motivazione, concessa motu proprio da Vittorio Emanuele III: "*Comandante di piccola silurante in perlustrazione nelle acque della Dalmazia, assecondava con pronta intelligenza, immediata decisione e mirabile ardimento il Comandante della sua sezione nel portare a fondo l'attacco contro una poderosa forza navale nemica. Superata la linea fortissima delle scorte procedeva risolutamente all'attacco di una delle corazzate e, con animo gagliardo, straordinaria abilità e fortunata audacia la portava a compimento, esplicando così le più belle doti di perizia militare e marinaresca*". Un nonno eroe, ma che Giuseppe immagina anche scherzoso, gioviale e di larghe vedute: "*Dal matrimonio con mia nonna nacquero due figlie, mia zia Giovanna nel 1932 e mia madre nel 1934. Quando la levatrice gli disse: "Comandante è nata un'altra figgetta (bambina in dialetto)", lui rispose: "Sta bene, nessun problema*". *Era il 1934 e queste parole furono dette da un uomo: un pensiero raro per quel tempo*. Raro, ma non impossibile: d'altronde solo una mente audace e valorosa, come quella di Aonzo, poteva riuscire in determinate gesta. Gesta che ci auguriamo possano incuriosire i tanti lettori a volerne sapere di più e chissà magari un giorno arrivare ad avere anche un mezzo navale recante il suo nome. E se i ricordi di Giuseppe ci hanno portato a una data storica, quelli di Marco Bui, Presidente dal 2009 del Gruppo ANMI di Cairo Montenotte, ci accompagnano verso un'altra eccellenza della Marina: l'Amerigo Vespucci. Nelle pagine del "*Taccuino di bordo*", scritto anni fa con molto entusiasmo, Marco ricorda il tempo trascorso sulla nave più bella del mondo. "*Era il febbraio del 1980 e salito a bordo capii immediatamente che la mia vita sarebbe cambiata e che l'occasione era arrivata*". Quell'anno il Vespucci partecipò alla "*Sailing Operation*" ad Amsterdam: il più grande raduno al mondo di velieri. Marco, dal canto suo, era assegnato alla manovra velica del bompresso: "*Durante la navigazione, nei momenti di riposo, sdraiato sulla delfiniera mi capitava di cogliere i giochi d'acqua dei delfini con il fendente della prua. Durante la navigazione mi occupavo della sicurezza e presidiavo durante la guardia i locali di propulsione elettrica e i gruppi generatori di corrente. Ogni quattro ore il cambio con il collega. Praticamente tutta la giornata era completamente occupata e intensa, il tempo trascorreva veloce. Solo alla sera, tra un turno e l'altro, ci si ritrovava assieme a prua a parlare delle nostre vite, delle ambizioni, dei progetti e del futuro*". Un anno e mezzo, tre crociere: questo il tempo trascorso sul Vespucci. "*Ho assaporato il vero senso della vita, traguardato nuovi mondi, fatto conoscenze e impensabili esperienze. Ricordo a bordo del Vespucci il Presidente Sandro Pertini o i Reali di Inghilterra. Un tempo meraviglioso, condiviso con tante persone con molte delle quali ancora oggi sono in contatto. Una navigazione che mi ha formato e insegnato molto: nella mia vita personale le soddisfazioni avute le devo anche a quanto vissuto sul veliero. E poi aver fatto la leva sul Vespucci è motivo di vanto e orgoglio*". Per Marco l'esperienza di navigazione dura pochi anni, ma la passione per il mare e per la Marina sono ancora vive: lo dimostra il lavoro che svolge insieme al suo Gruppo. A testimonianza del tempo vissuto custodisce in sede l'amaca e la divisa, ma è nell'occhiello del suo taccuino che esprime a mio avviso la vera essenza, quella che mi piace condividere con voi: "*Noi tutti abbiamo avuto la fortuna di conoscere il mare, questo elemento primordiale e unico, attraente e pericoloso. Le sue qualità passano nelle nostre vene, di chi il mare lo ha amato, percorso, sofferto e ammirato, solcato e subito. Ecco perché essere speciali significa essere marinai, per esaltare le qualità individuali e metterle sempre al servizio di tutti come chi a riva sul 'marciapiede' dei pennoni per magia rimane sospeso fra mare e cielo*".

Contributi 2021

Gruppo di Menaggio (CO)	€ 50,00
Gruppo di Suzzara (MN)	€ 50,00
Gruppo di Paullo (MI)	€ 20,00
Gruppo di Toronto (Canada)	€ 12,63

Marinai d'Italia/Diario di Bordo
Anno LXV
n. 6 • Giugno 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 **In onore di due marinai: Costantino Borsini e Vincenzo Ciaravolo**

8 **Approfondimenti su una fotografia d'epoca**

10 Quei temerari e le loro macchine a vapore **I primi piroscafi italiani**

16 **AMP Isola di Ustica**

20 **Relazione sullo stato dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia**

26 **Vino e bugliolo** Vita, avventure e sorprese di un Ufficiale allo scafo

30 **La guerra per gli Italiani**

32 **La battaglia di Mezzo Giugno**

37 **Recensioni**

38 **Accadde Oggi**

43 **Diario di Bordo**

"Accordo di collaborazione" tra la Presidenza Nazionale e la Marina Militare

La copertina del numero è stata dedicata a questo importante evento

Martedì 11 maggio 2021, nello storico "Salone dei Marmi" di Palazzo Marina, è stato siglato il nuovo "Accordo di collaborazione" tra la Marina Militare e l'Associazione Nazionale Marinai d'Italia.
Per la Marina ha firmato il Capo di Stato Maggiore, amm. sq. Giuseppe Cavo Dragone; per l'ANMI il Presidente Nazionale, l'amm. sq. (r) Pierluigi Rosati. L'accordo rafforza la collaborazione con la nostra Associazione, da sempre memoria storica della Marina Militare, e il suo legame indissolubile tra le generazioni di marinai passate, presenti e future. Le esperienze maturate dai "Marinai d'Italia" durante il loro servizio attivo saranno a disposizione per realizzare scambi di conoscenze e di servizi, per promuovere l'immagine della Forza Armata, nella propaganda pro-arruolamento nonché nel diffondere la marittimità del Paese. Il nuovo accordo ricalca il precedente del 2016, e in particolare promuove la partecipazione congiunta ad attività duali a beneficio della collettività, come la tutela del patrimonio storico/archeologico subacqueo, la promozione delle attività di sensibilizzazione sulla tutela dell'ambiente e del mare, l'impiego delle Unità navali quali sedi di eventi di promozione, simposi e seminari. Viene, altresì, agevolata l'integrazione delle comunità militari con quelle locali, con vantaggiosi ritorni di immagine per la Marina Militare, creando sinergie con le altre Associazioni d'Arma e contribuendo a diffondere i principi dell'etica, della solidarietà, della disciplina, dell'onore, della tradizione navale e del culto della Patria.

La redazione

Caro Socio, Ti scrivo...

La “lettera aperta” del mese di giugno è dedicata alla festa della Repubblica, la cui nascita risale al 2 giugno 1946, a seguito dei risultati del referendum istituzionale, indetto quel giorno per determinare la forma di governo (monarchia o repubblica) al termine della Seconda Guerra Mondiale.

Settantacinque anni fa il popolo italiano scelse la Repubblica. I votanti furono quasi 25 milioni di italiani sui 28 aventi diritto, pari a oltre l’89%. Un’affluenza veramente eccezionale, tenendo conto anche che non tutti i cittadini poterono partecipare al referendum, in quanto vi erano militari in attesa di essere rimpatriati dai campi di prigionia, abitanti di province non ancora restituite alla sovranità italiana. Per la prima volta in una consultazione politica nazionale votarono anche le donne (circa 13 milioni a fronte di 12 di uomini). I risultati furono proclamati dalla Corte di cassazione il 10 giugno 1946: la repubblica vinse con uno scarto di circa 2 milioni di voti.

La 1^ celebrazione avvenne nel 1947, mentre la parata militare entra a far parte delle manifestazioni dall’anno successivo. Non sempre la ricorrenza è stata celebrata il 2 giugno, aveva infatti uno status di “festa mobile”; solo nel 2001 su volontà di Carlo Azeglio Ciampi, 10° Presidente della Repubblica, nell’ambito della valorizzazione dei simboli patri italiani, riassume la sua naturale collocazione nel giorno simbolo della ricorrenza, il 2 giugno.
Anche nel 2021 l’Italia, insieme alla Comunità internazionale, è, purtroppo, ancora impegnata a contrastare una crisi sanitaria, sociale ed economica senza precedenti. Come l’anno passato le giuste misure di contenimento del contagio impongono precauzioni e restrizioni, necessarie per fronteggiare la difficile congiuntura sanitaria, tali da non consentire di svolgere la tradizionale sfilata a Roma in Via dei Fori Imperiali e da ridurre, in modo significativo, la presenza di persone anche alle manifestazioni sempre organizzate a livello locale.
La sfilata militare del 2 giugno ha assunto nel tempo quei caratteri stabili di una tradizione che, nell’onorare la Repubblica attraverso i suoi uomini in uniforme, riscuote un grande successo e la partecipazione entusiastica dei cittadini. Rappresenta l’evento di maggiore séguito di popolo dell’intera manifestazione (l’audience delle riprese televisive è sempre molto alto). Negli ultimi anni lo schieramento si è ampliato, inserendo anche altre realtà nazionali, che si sono così affiancate a quelle prettamente militari, trasformando l’evento in un riconoscimento a tutte le strutture portanti dello Stato.
Tutti abbiamo negli occhi l’inizio della sfilata con il Presidente della Repubblica, che con la Lancia Flaminia presidenziale, scortato dai Corazzieri, dopo aver passato in rassegna i reparti schierati, arriva alla tribuna presidenziale, da dove assiste alla sfilata insieme alle più alte cariche dello Stato. È tradizione, per i membri del Governo italiano e per i Presidenti dei due rami del Parlamento, avere appuntata sulla giacca, durante tutta la cerimonia, una coccarda tricolore.
Come non ricordare la gente assiepata lungo il percorso. Cittadini di tutte le età (tanti bambini con i loro genitori e nonni) e di diversa estrazione sociale, felici e orgogliosi di essere presenti per applaudire e salutare con passione coloro che sfilano, senza alcuna distinzione per il ruolo ricoperto (vedi l’”esercito” dei Sindaci con la fascia tricolore, i giovani del servizio civile, la Protezione civile, la Croce Rossa...), per il reparto di appartenenza (come le Forze armate rappresentate nelle singole articolazioni, partendo dalle Scuole e Istituti militari e arrivando alle varie specialità). Un tripudio di colori e di entusiasmo, con migliaia di bandierine sventolate, che fanno da cornice e da completamento alle bandiere nazionali e da combattimento portate con fierezza in sfilata, con il verde, bianco e rosso “ricamato” in cielo dalle Frecce Tricolore e con le note della Fanfara dei Bersaglieri. I militari in sfilata rendono onore al Presidente della Repubblica, chinando le insegne mentre passano dinanzi alla tribuna presidenziale.
I Medaglieri e i labari decorati sono un patrimonio morale di valore inestimabile per l’intera Nazione, che possono finalmente splendere di tutta la propria luce, ricordando ai cittadini accorsi che ogni medaglia rappresenta il senso di dovere e di amore nei confronti della Patria, per la quale molti Italiani hanno sacrificato la propria vita.

Tutti noi, marinai d’Italia, con alle spalle un’esperienza più o meno lunga in Forza Armata, viviamo la sfilata pure per i ricordi, che inevitabilmente arrivano nel momento in cui vediamo sfilare i nostri colleghi ancora in servizio, pensando alle navi, comandi ed enti della Marina Militare in cui abbiamo prestato servizio.
Anche le Associazioni d’Arma hanno il loro posto nella sfilata e il loro meritato momento di “gloria”. Non siamo di contorno, ma facciamo parte integrante dell’intero schieramento, mostrando la continuità e la comunione di intenti fra il prima e il dopo.
Questo anno, come il 2020, la festa del 2 giugno vivrà, quindi, purtroppo di pochi eventi di coinvolgimento generale, fra questi la deposizione di una corona di alloro sulla Tomba del Milite Ignoto (foto in 4ª di copertina) da parte del Presidente della Repubblica e il sorvolo delle Frecce Tricolori sull’Altare della Patria.
Il primo rappresenta l’omaggio rispettoso del popolo italiano, tramite il suo massimo rappresentante, ai connazionali che hanno sacrificato la propria vita per la Patria; la tomba del Milite Ignoto è un sacello simbolico, che rappresenta tutti i caduti e i dispersi in guerra italiani. Il simbolismo risiede nella transizione metaforica dalla figura del Soldato, a quella del Popolo e a quella finale della Nazione: questo passaggio tra concetti sempre più ampi e generici trova corrispondenza e conferma anche dalla non identificazione del soldato, il cui corpo venne tumulato a Roma il 4 novembre 1921 al Vittoriano sotto la statua della dea Roma all’Altare della Patria. Tale evento, perciò, assume nel 2021 una valenza ancora maggiore, perché ricorre il 100° anniversario.
Il secondo “disegna in cielo” la bandiera, un altro fondamentale e irrinunciabile simbolo della nostra Nazione. Sia i cittadini romani, che avranno la fortuna di vederla direttamente, sia quelli che accenderanno la televisione, vivranno quei pochi momenti, con la medesima intensità che avremmo avvertito assistendo alla parata, rivolgendo il nostro pensiero e augurio agli Italiani, che con spirito di sacrificio e professionalità offrono quotidianamente testimonianza di generosità e abnegazione attraverso uno sforzo encomiabile.
Invito tutti a esporre il tricolore alle finestre di casa.
Per alcuni mesi, in piena pandemia, molti lo hanno fatto ed era un modo per sentirsi meno soli e per condividere con gli altri quei momenti terribili. Ora non avviene più. Ma facciamolo almeno per tutte le ricorrenze, nelle quali vogliamo esprimere il nostro orgoglio di appartenere alla Nostra amata Nazione.
Questa volta giro pagina con difficoltà, perché l’argomento appena trattato è parte integrante del nostro essere marinai, ma mi sono riproposto di riservare in ogni numero una riflessione sui compiti previsti nello statuto. Oggi mi dedico a “Promuovere e sviluppare l’assistenza morale e culturale degli associati, nonché quella materiale”.
È uno scopo incentrato sulla persona, cioè il Socio, focus per me centrale.
I due verbi (promuovere e sviluppare) indicano chiaramente che deve essere esercitata un’azione con determinazione, passione e convinzione per dare impulso, avviare, favorire, proporre, approfondire e ampliare interventi mirati, possibilmente senza attendere la richiesta, ma percependo in anticipo la situazione meritevole di attenzione. Questo presuppone l’esistenza già di un rapporto o legame possibilmente, ma non necessariamente, basato su reciproca stima e fiducia.
Il termine assistenza è molto ampio e comprende quel complesso di attività, tese a sopperire alle necessità di determinate persone o categorie sociali. Desidero attirare l’attenzione sulla sequenza degli aggettivi: morale, culturale e materiale. Essi caratterizzano la peculiarità del sostegno. Non è un caso che l’assistenza sia prima di tutto morale. La persona in difficoltà deve trovare innanzitutto un sostegno psicologico, un braccio su cui sapere di potersi poggiare, una spalla su cui poter, se necessario, anche piangere. Assume particolare importanza come ci si presenta, dobbiamo comprendere la situazione e assecondare l’amico, in modo che si possa aprire e sfogare. Dobbiamo saper ascoltare, rimanendo in silenzio partecipativo pronti a riavviare il colloquio, se tende a spegnersi, con mirate brevi “sollecitazioni”, che dimostrino il nostro sincero interesse a comprendere per, poi, poter essere di aiuto.
Il valore che la cultura ricopre nello sviluppo sociale delle singole persone e delle comunità è indubbio. Non deve essere interpretata in modo nozionistico, in quanto l’istruzione, la preparazione e formazione intellettuale, il patrimonio di conoscenze, consentono un’apertura della mente, che favorisce i rapporti interpersonali. L’assistenza culturale vuol dire anche conservare e tramandare l’esperienza e il sapere agli altri.
L’aggettivo “materiale” chiude il cerchio, ma non deve essere percepito come un sostegno solo in termini “economici”, in quanto deve necessariamente accompagnarsi al resto, se no rischia veramente di essere sterile e non risolutivo.
Con soddisfazione e orgoglio posso affermare di essere venuto a conoscenza di non pochi episodi, in cui dei Soci si sono adoperati in tal senso. La situazione sanitaria in atto ha richiesto soprattutto un’assistenza morale, che potesse in qualche modo essere percepita come reale vicinanza non fisica, perché era di fatto impossibile, ma affettiva e di considerazione.
L’EQUIPAGGIO ANMI ha risposto e, sono sicuro, continuerà a rispondere prontamente a necessità, che dovessero interessare un suo componente, senza alcun tentennamento.

In onore di due marinai: Costantino Borsini e Vincenzo Ciaravolo

Vincenzo Meleca - Socio del Gruppo di Bologna

Era la quarta volta che me ne andavo a zonzo per le Dahlak, ma, a differenza delle precedenti, stavolta avevo la responsabilità di accompagnare un gruppo di persone che voleva conoscere questo bellissimo arcipelago del Mar Rosso eritreo.
A bordo del sambuco *Tesfa* eravamo in undici: oltre al sottoscritto, c'erano i miei sei compagni di viaggio, i tre uomini dell'equipaggio e Kusher, il nakuda, comandante della barca.
L'itinerario, che avevo studiato, aveva come obiettivo quello di arrivare fino alle isole più settentrionali dell'arcipelago, di solito difficilmente raggiungibili. C'ero già stato quasi dieci anni prima, e ne avevo visitate cinque, ma ora volevo cercare di arrivare ad Harmil, l'isola che era stata testimone del combattimento navale tra due cacciatorpediniere, l'italiano *Francesco Nullo* e il britannico *Kimberley*, durante il quale il nostro aveva perso ed era affondato.
L'anno precedente, il 2001, avevo visto sull'isoletta di Dur Gaam i resti dei cannoni della batteria intitolata allo sfortunato ed eroico comandante del *Nullo*, Costantino

Borsini, ma siccome il nostro giro era alla fine, avevamo giusto il carburante per rientrare a Massaua, per cui mi ero ripromesso, se mai fossi riuscito a tornare alle Dahlak, di cercare di arrivare a tutti i costi fino a Harmil. E questa volta, ce l'avrei fatta!
Dalla lettura di alcuni documenti dell'Ufficio Storico della Marina Militare, avevo immaginato che il relitto del *Nullo* doveva trovarsi in un basso fondale, per cui speravo di

Dur Gaam: i resti di uno dei cannoni del Francesco Nullo che, recuperati dal relitto, erano stati utilizzati come batteria costiera, intitolata al Comandante Borsini

poterlo osservare con i miei occhi, non solo sott'acqua, come aveva fatto il giornalista Lino Pellegrini quasi trent'anni prima, ma magari semisommerso, come avevo visto il relitto dell'*Urania* a Dahlak Kebir nel 2000.
Come Dio volle, arrivammo finalmente vicino alla costa sud-orientale dell'isola, là dove si vedevano un paio di baracche, che parevano disabitate. Stavamo preparandoci a sbarcare con il tender quando vedemmo spuntare da nord una lancia con tre o quattro uomini a bordo. Quando fu quasi sottobordo uno di loro si mise a parlare con Kusher, il nostro nakuda, poi si accostarono e salirono a bordo. Ero piuttosto preoccupato, ma vidi che il nostro nakuda sembrava tranquillo, tanto che volle presentarci. Ci stringemmo il polso, inchinandoci leggermente come si usa da quelle parti, poi ce ne andammo tutti a poppa dove potevamo sederci in quella che, assai pomposamente, era stata chiamata dinette. I quattro erano vestiti malamente, sembravano più pirati disperati che militari, ma mi tranquillizzai del tutto quando vidi il nostro cuoco, Osman, arrivare sorridente con un thermos, una teiera fumante e una dozzina di bicchieri e tazzine.
In breve Kusher fece da interprete e da quello che capii i quattro erano effettivamente militari di guarnigione a quella sperduta isola. Era proibito a tutti, anche ai pescatori locali sbarcare; certo, c'erano dei pezzi di cannoni vicino al loro accampamento, ma per noi era vietato scendere a terra; no, non avevano idea di dove fosse il relitto della "grande nave" di cui avevano sentito parlare. Poi, quello che sembrava il loro capo, rivolto a me, chiese se avevamo qualcosa da mangiare. Come Kusher tradusse, feci cenno di sì e di aspettare. Andai giù in stiva, aprii una delle valigie dove conservavo ancora una bella scorta di alimenti e tornai su con qualche pacco di pasta, un paio di barattoli di marmellata e altrettanti pacchi da un chilo di biscotti. Li diedi al capo, che ringraziò, li passò a uno dei suoi, poi ci salutò tutti, uno a uno. Arrivato a me, mi volle stringere ancora il polso e – sorpresa! – si appoggiò con la sua spalla destra alla mia spingendo con forza tre volte – era il saluto che si scambiavano i *tegadelti*, i combattenti eritrei durante la guerra d'indipendenza contro l'Etiopia –, dopo di che scese con gli altri militari nella loro lancia e si allontanò, non prima di dire ancora qualcosa a Kusher.
Il qualcosa, come mi riferì il nostro nakuda, era che, secondo lui, il relitto doveva trovarsi da qualche parte a sud di un isolotto poco distante, ma non poteva essere visto dalla superficie, perché era in un punto in cui il fondale era profondo.
Insistetti per andarci e, poco dopo passammo lentamente sul braccio di mare indicato. Ero seduto a cavalcioni di un pezzo di trave che sporgeva dalla prua come fosse una sorta di bompresso cercando di scorgere sotto la superficie il relitto, quando all'improvviso mi parve di sentire nella mia mente una voce...
"*Chi è Lei?*"
Turbato, mi venne da rispondere solo con il pensiero e dissi il mio nome, chiedendo a mia volta di chi fosse quella voce.
"*Io non sono più, ero il comandante di questa povera nave che giace qui sotto*."

Vincenzo Meleca

Avvocato giuslavorista, con una ultraventennale esperienza di gestione delle risorse umane maturata in varie aziende, ha utilizzato la sua conoscenza del diritto del lavoro per scrivere una decina di testi e numerosi articoli in materia.
La sua passione per i viaggi e per la storia italiana (in particolare quella militare), unitamente all'essere giornalista pubblicista e ufficiale in congedo dell'Esercito, lo hanno portato a scrivere anche numerosi articoli e reportage (in particolare, quelli sulle sue visite ai nostri contingenti in Afghanistan, 2011, e Libano, 2012) nonché tre romanzi (*L'ombra dell'aquila*, *Una fine, un inizio*, *Il paradiso all'ombra delle spade*), due libri di viaggi (*Ritorno a Dahlak Kebir* e *Arcipelago Dahlak*) e cinque testi a carattere storico, (*Storie di uomini di navi e di guerra nel Mar delle Dahlak*, *I carri armati poco conosciuti del Regio Esercito*, *Strani Italiani*, *Italiani in Africa Orientale* e *I racconti delle navi morte*).
Collabora da anni con alcune riviste del settore storico-militare e con l'Ufficio Storico della Marina.

Medaglia d'Oro al Valor Militare (alla memoria)
Capitano di Corvetta Costantino Borsini

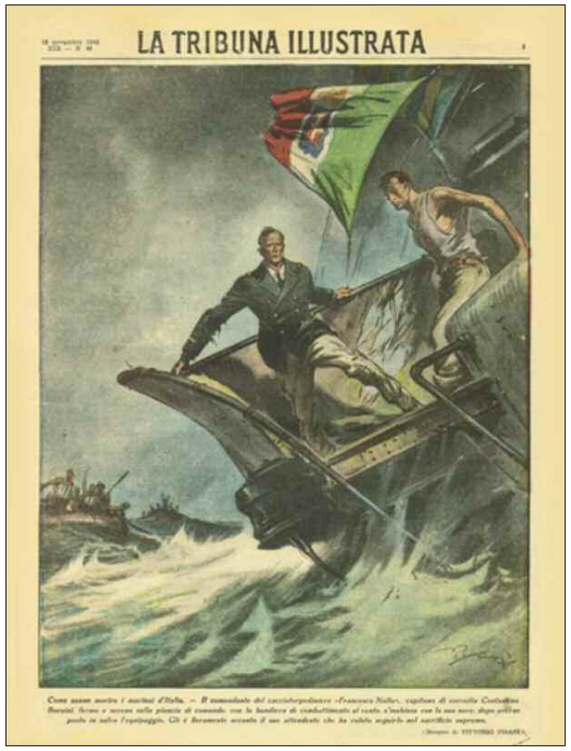
Motivazione:
"*Comandante di cacciatorpediniere, durante l'attacco ad un grosso convoglio giunto a contatto con siluranti e incrociatori nemici, impegnava audacemente aspro combattimento, animando i dipendenti con l'esempio del proprio valore. Colpita la sua nave da numerosi colpi che ne menomavano irreparabilmente l'efficienza, persisteva nell'impari lotta con efficaci risultati, dando prova di fermezza, di grande serenità d'animo e di sommo sprezzo del pericolo. Dopo aver provveduto alla salvezza dell'equipaggio, rifiutava recisamente di abbandonare la sua nave e, impavido e fiero sul ponte di comando, volto verso il nemico, affondava con essa, incontrando sublime e gloriosa morte.*"
Mar Rosso (presso isola Harmil), 21 ottobre 1940

Medaglia d'Oro al Valor Militare (alla memoria)
Marinaio Vincenzo Ciaravolo

Motivazione:
"*Imbarcato su silurante impegnata in aspro combattimento contro incrociatori e cacciatorpediniere nemici, con calma serena rimaneva durante tutta l'azione al fianco del suo comandante di cui era attendente. Ricevuto l'ordine di abbandonare la nave che affondava per i gravi danni riportati durante il combattimento, si gettava in mare: ma accortosi che il comandante rimaneva al suo posto, spontaneamente risaliva a bordo in un generoso slancio di fedeltà e di altruismo, ben conscio del mortale pericolo al quale si esponeva. Nella sublime decisione di seguire la sorte del suo comandante affrontava con lui la morte gloriosa degli eroi.*"
Mar Rosso (presso l'isola di Harmil), 21 ottobre 1940

"Il comandante Borsini? Costantino Borsini?"
"*Sì, proprio io. Cosa ci Lei fa qui? È venuto a curiosare come fece un giornalista tanti anni fa?*"
"No, Comandante, non sono venuto a curiosare. Mi perdoni comunque se l'ho disturbata, ma ero interessato a vedere i luoghi dello scontro tra la sua nave e quella del nemico. Un interesse di carattere storico, per poter comprendere cosa accadde e raccontarlo, affinché non venga dimenticato il sacrificio suo e dei suoi uomini."
"*Ah! Perché siamo stati dimenticati?*"
"Beh, da chi ha a cuore la storia d'Italia e della Marina Italiana senz'altro no. In suo onore e ricordo la Marina, oltre alla batteria costiera di Dur Gaam, diede il suo nome a due navi, la prima nel 1941 e la seconda, un pattugliatore, sessant'anni dopo.
Purtroppo altri, molti altri hanno cancellato dalle loro menti quanto accadde molti decenni or sono. E hanno fatto sì che le giovani generazioni non lo conoscessero o lo conoscessero in modo distorto."
"*Lei sta dicendo che siamo morti invano?*"
"No, non mi spingo fino a tanto... Posso chiederLe di raccontarmi cosa avvenne quel giorno, quel 21 ottobre del 1941?"
"*Sono passati così tanti anni che non sono certo di ricordare. Comunque il 21 ottobre fu la fine, tutto iniziò il giorno prima... Avevo lasciato il porto di Massaua assieme al* Sauro*, un caccia gemello del mio* Nullo*, e ai due esploratori* Leone *e* Pantera*, tutti comandati da miei cari amici, Enrico Moretti degli Adimari, Uguccione Scroffa, e Paolo Aloisi. Dovevamo attaccare di notte un grande convoglio di navi nemiche, ma tutto andò storto...prima si incatastò il timone, poi fummo inquadrati dal tiro delle navi nemiche e colpiti più volte, per cui non mi restò che cercare il rompere il contatto e rientrare alla base...*"
"E le altre tre navi?"
"*Anche loro furono costrette a ritirarsi, ma furono più fortunate, perché nessuno le inseguì*"
"Voi invece foste inseguiti..."
"*Sì, ma ce ne accorgemmo soltanto alle prime luci dell' alba di quel maledetto 21 ottobre. Una delle mie vedette avvistò a nord del fumo, sulle prime pensai si trattasse di una delle nostre navi, ma quando la distanza si accorciò mi accorsi che la sagoma era quella di una nave nemica, forse un grosso cacciatorpediniere*."
"Ha ragione Comandante, si trattava del *Kimberley*, un caccia molto più grande e veloce del *Nullo*. E poi cosa successe?"
"*Diedi ordine di fare rotta verso quest' isola – Harmil mi pare si chiami, mi deve scusare, ma la mia memoria non è più quella di un tempo – per poter usufruire del fuoco di copertura di una nostra batteria costiera – come si chiama... ah, già batteria Giulietti –, ma il nemico si avvicinò a grande velocità e cominciò a sparare salve su salve finchè non mi inquadrò, colpendo più volte la mia povera nave e uccidendo e ferendo molti dei miei coraggiosi uomini dell' equipaggio. Pensi che erano state danneggiate le norie di carico dei miei cannoni, ma noi continuammo a sparare passando con catena a mano cariche e proiettili*."
"Colpiste la nave nemica?"
"*Non ne sono certo, ero troppo impegnato a cercare di salvare la nave, ma non ci riuscii. A un certo punto sentii la chiglia raschiare il fondale, poi fummo centrati da altri colpi che misero fuori uso le caldaie e il* Nullo*, dopo un breve abbrivio, si fermò. E fu la fine. Feci in tempo a vedere le vampe dei colpi sparati dalla nostra batteria, ma a quel punto ero stato informato che i nostri pezzi non erano più in condizione di brandeggiare e, resomi conto che il* Nullo *era quasi sicuramente perduto, mi preoccupai di cercare di salvare il maggior numero possibile dei miei uomini*.
"Le confermo che il *Kimberley* fu colpito, probabilmente dalla batteria Giulietti. Come mai Lei non volle mettersi in salvo?"
"*Un Comandante della Marina Italiana che sente la sua nave morire, non pensa ad altro che morire con lei. C' è però una cosa che mi addolora tantissimo e per la quale provo un rimorso atroce, la morte di un caro ragazzo, il mio attendente, Vincenzo Ciaravolo, che volle morire con me*."
"Mi perdoni Comandante Borsini, ma come accadde?"
"*Glielo racconterà lui stesso, è qui accanto a me e lo sarà per l' eternità. Vieni, Vincenzo, questo signore vuol sapere perché hai voluto sacrificare la tua vita*."
Nella mia mente ci fu un attimo di silenzio, pensai che questa incredibile conversazione fosse finita, e invece...
"*Buongiorno signore. Sono Vincenzo Ciaravolo, ai suoi ordini*"
"Nessun ordine, solo sapere da Lei cosa successe prima che la nave affondasse."
"Il mio Comandante Le ha già raccontato tutto quello che accadde prima. Io ricordo solo che, ubbidendo ai suoi ordini, mi ero messo in salvo su uno zatterino e mi ero allontanato dalla nave perché era chiaro che fra non molto sarebbe affondata. Vidi però il Comandante Borsini ancora in plancia e con alcuni dei miei compagni mi misi a urlare di gettarsi in mare e di nuotare verso di noi, ma mi resi conto che, forse perché non ci sentiva o forse perché non voleva sentirci, lui non accennava ad abbandonare la nave. Ebbi una specie di presentimento, capii che voleva morire con la sua, il nostro povero Nullo *e allora lasciai lo zatterino, nuotai verso quella che non era oramai più una nave e salii nuovamente a bordo, sicuro che sarei riuscito, con la mia presenza, a convincerlo a mettersi in salvi*."
"E invece? ..."
"*Nonostante le mie parole e le mie preghiere, il Comandante non solo mi fece capire che voleva andare a fondo con la nave, ma mi ordinò di nuovo di saltare in acqua e di mettermi in salvo. Fu allora che sentimmo un grande scoppio, lo scafo cominciò a gemere come un animale ferito, poi uno scricchiolare di lamiere e infine uno schianto: il* Nullo *si era spezzato in due! Forse eravamo ancora in tempo per salvarci, ma il mio Comandante era deciso a rimanere. E io scelsi di rimanere al suo fianco*."

Avevo un groppo in gola e non riuscivo più a pensare. Mi sorpresi a sentire scorrere le lacrime sulle mie guance. Era ora di dire addio a quelle due povere anime e così feci cenno al nakuda di mettere in moto e di allontanarsi da quel luogo tragico, testimone di un così grande eroismo, ripromettendomi di fare tutto il possibile per assicurare che il ricordo di quei due uomini non cadesse nell'oblio.



Le copertine de La Tribuna Illustrata del 10 novembre 1940 e de La Domenica del Corriere del 1° dicembre 1940.
Le didascalie riportano rispettivamente queste due frasi:"Come sanno morire i marinai d'Italia" e "Muoio con voi!"

Scorcio del porto di Savona in un periodo compreso tra il 1903 e il 1910.
In primo piano, a sinistra, il mercantile britannico *Thomas Anderson*
e, al centro il mercantile *Therese Heynmann*
anchesso battente bandiera britannica
(Coll. Valerio Ulivi)

Approfondimenti su una fotografia d'epoca

Maurizio Brescia - Socio del Gruppo di Savona

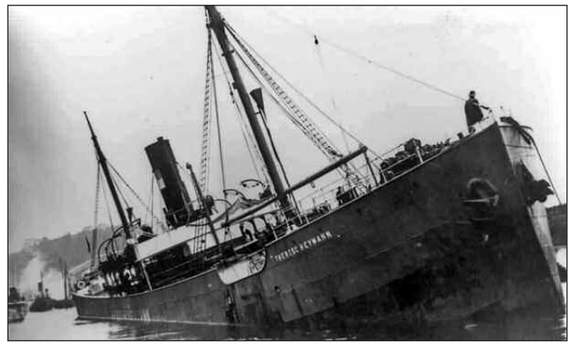
Da ormai lungo tempo il corredo iconografico costituisce un imprescindibile elemento delle pubblicazioni storiche di qualità e, nello specifico campo navale, da molti anni fotografie d'epoca, documenti e piani costruttivi costituiscono una parte integrante di pubblicazioni, riviste e volumi riferiti a questo specifico settore in Italia e all'estero.
Il compianto Achille Rastelli, in un documentato saggio sulla fotografia come fonte per la storia navale, riportava che *"(...) Le stampe e i quadri d' epoca sono sempre stati considerati documenti storici di valore poco attendibile, per la tendenza dell' autore a rielaborare i fatti che illustra benché - a volte - l' autore sia un testimone oculare e stia eseguendo un disegno "dal vero" (...) La fotografia è una fonte di informazione fredda e apparentemente incapace di comunicare alcunché, limitata come immagine in quanto inquadra solo un aspetto della scena, quello colto dall' obiettivo, e soprattutto statica: ciò che avviene un secondo prima e un secondo dopo per la foto non esiste. È quindi un documento pieno di limiti, ma ha un vantaggio enorme rispetto ai documenti scritti [o dipinti]: ciò che si vede è vero senza alcun dubbio, l' unica incertezza essendo la dimensione della verità fotografata e i suoi rapporti con le altre fonti; essa aiuta a stabilire l' autenticità maggiore o minore di altri documenti e fornisce una prova tangibile di ciò che è, o di ciò che è successo (...)"*[1]
Sono proprio queste considerazioni, sulla base delle quali si basa buona parte dell'"interpretazione fotografica" che pongo in essere nell'ambito della mia attività editoriale, che mi hanno spinto a portare all'attenzione dei lettori del mensile "Marinai d'Italia" un particolare approfondimento su una specifica immagine e che può essere inteso come un "metodo" da seguire più in generale, sia per identificare le navi raffigurate in una fotografia sia per arrivare ad una sua datazione quanto più precisa o verosimilmente possibile.
Pur risiedendo a Genova sono originario di Savona e, sempre legatissimo alla mia città di origine, seguo con attenzione numerose pagine Facebook e siti web dedicati alla mia città e al suo passato. Nella fattispecie, la pagina Facebook "Savona Scomparsa" (*https://www.facebook.com/groups/197979160212184*) si distingue tra le tante perché i suoi "followers" (più di 17.000!) pubblicano spesso fotografie e cartoline d'epoca che poi vengono variamente commentate dagli utenti.
Lo scorso 3 marzo 2021, il savonese Sig. Valerio Ulivi ha pubblicato su "Savona Scomparsa" una fotografia, che pubblichiamo a corredo di questo breve articolo, raffigurante alcuni mercantili all'ormeggio nel porto di Savona.
Ad un primo, superficiale esame – vista la tipologia delle navi mercantili dell'immagine – ho pensato ad un'epoca databile tra la fine dell'800 e i primi anni del '900, ma, sulla base di questa semplice impressione, non avrei potuto aggiungere molti altri dettagli.
Fortunatamente la fotografia era stata caricata con un formato informatico di buone caratteristiche e con elevata densità in pixel, il che mi ha consentito di ingrandirla per visualizzarne i dettagli e, in prima battuta, i nomi di due delle navi da carico presenti nell'immagine: *Thomas Anderson* e *Therese Heynmann*.
A questo punto la rete web (che, se opportunamente utilizzata, può senz'altro assumere caratteristiche e valenze assolutamente "virtuose") ha mostrato le sue potenzialità: in particolare negli ambiti anglosassoni i siti navali di qualità – sia mercantili sia militari – abbondano e permettono di effettuare ricerche approfondite in quanto le informazioni che contengono sono basate su fonti autorevoli.
Per il *Thomas Anderson* la pagina web *www.sunderlandships.com* si è rivelata di fondamentale importanza: si tratta di un sito britannico che riporta dati, caratteristiche ed altri elementi relativi a tutte le unità costruite nei cantieri della città di Sunderland, nei pressi di Newcastle-upon-Tyne. Da questo sito, molto completo, è stato possibile ricavare numerosi elementi del *Thomas Anderson*, un mercantile da 2.533 tsl varato nel 1889 e di proprietà, nel tempo, di due compagnie di navigazione di Sunderland passato infine in disarmo e demolito nel 1910.
La datazione di questa immagine è stata quindi fatta risalire ad un primo esame all'epoca in cui il *Thomas Anderson* fu in attività, ossia i ventuno anni trascorsi tra il 1889 e il 1910.
Tuttavia, si tratta di un periodo di tempo piuttosto lungo e ho quindi rivolto la mia attenzione al mercantile al centro della fotografia per verificare la possibilità di poter individuare una data o, perlomeno, un lasso temporale più preciso. Questa unità, secondo un uso abbastanza comune all'epoca, riporta il nome *Therese Heiynmann* non soltanto a prora ma anche pitturato a grandi lettere sulla fiancata: anche in questo caso l'accesso al web si è dimostrato fondamentale e dal sito *www.teesbuiltships.co.uk* sono state acquisite diverse informazioni. Più precisamente, il *Therese Heynmann* (2.393 tsl) venne varato nel 1890 dal cantiere Ropner & Sons di Stockton-on-Tees, una cittadina poco a sud di Sunderland, ed era quindi coevo del *Thomas Anderson*: questo dato non poteva ancora portare a "restringere" la datazione dell'immagine, facendo pensare che l'indagine fosse giunta ad un punto morto.
Tuttavia, il sito appena citato riporta anche che nel 1903 il *Therese Heynmann* fu venduto alla Compagnia di navigazione Ropner & Co. di West Hartlepool, che lo mantenne in servizio sino alla sua perdita, avvenuta il 25 dicembre 1914 – a "grande Guerra" ormai iniziata – fuori Filey (costa orientale dell'Inghilterra a sud di Scarborough) per urto contro una mina.
Ingrandendo l'immagine, sul fumaiolo del *Therese Heynmann* ho individuato un emblema a quadrati che, anche in questo caso grazie ad una ricerca in rete, ha rivelato essere proprio il "logo" bianco e rosso della Compagnia Ropner & Co. Ora, poiché il *Therese Heynmann* fu di proprietà di quest'ultima Compagnia dal 1903 sino al 1914, e il *Thomas Anderson* vene demolito, come si è visto, nel 1910, possiamo concludere con certezza che questa bella fotografia del porto di Savona può risalire esclusivamente agli anni compresi tra il 1903 e il 1910.

L'autore e la Direzione del mensile "Marinai d'Italia" desiderano ringraziare il Sig. Valerio Ulivi, dalla cui collezione è tratta la fotografia del poto di Savona oggetto di questo breve studio, e il Sig. Giuseppe Fulvio Ratto, curatore della pagina Facebook "Savona scomparsa".

Nota

1 A. Rastelli, "La fotografia come fonte per la storia navale", in *Le fonti per la storia militare italiana in età contemporanea* (Atti dell III° Seminario, Roma, Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, 1993).

Il *Thomas Anderson* in navigazione
(Coll. Richard Cox)

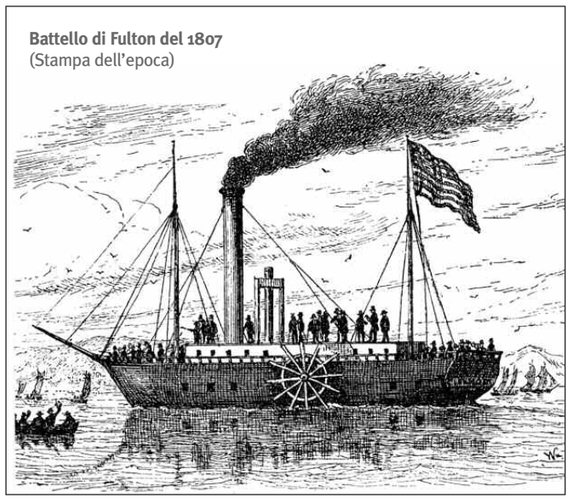


Il mercantile *Therese Heynmann* ingavonato sulla dritta;
anche se non datata, l'immagine potrebbe verosimilmente essere riferita
ai danni subiti il 25 dicembre 1914 per urto contro mina al largo di Filey
che portarono alla perdita dell'unità (Coll. Richard Cox)

Quei temerari e le loro macchine a vapore
I primi piroscafi italiani

Guglielmo Evangelista - Socio del Gruppo di Broni Stradella

Il titolo ricorda quello di un fortunato film degli anni '60 ("Quei temerari e le loro macchine volanti"), ma un secolo prima dei tempi narrati dalla pellicola sul mare iniziava l'avventura dei piroscafi, che rappresentarono un'innovazione non meno importante degli aeroplani, suscitando in modo analogo tanto entusiasmo quanto diffidenza.
Come per qualsiasi scoperta, è difficile stabilire chi sia stato il vero inventore della macchina a vapore.
In un susseguirsi di sogni, progetti, idee e applicazioni più o meno fantasiose che si sono snodate fin dall'antichità classica, si può però affermare che nel corso del XVIII secolo si cominciarono a vedere dei veri risultati: non più una curiosità, ma una macchina con prospettive di una concreta utilizzazione pratica.
Pur senza dimenticare le macchine fisse utilizzate per azionare le pompe nelle miniere inglesi e il carro di Cugnot del 1765 (perfezionato nel 1771), destinato al traino di artiglierie, il motore a vapore trovò in un primo tempo la sua più efficace applicazione sulle imbarcazioni. L'imperfetta tecnica del tempo richiedeva meccanismi grandi e pesanti, impiegabili con molto maggior profitto a bordo piuttosto che su un veicolo stradale e per i primi esperimenti si preferirono le tranquille acque interne di laghi e fiumi, che determinavano minori sollecitazioni allo scafo e dove le distanze da percorrere erano brevi[1].



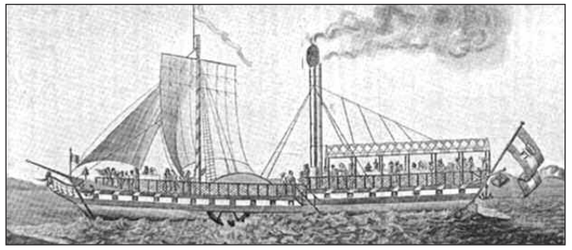
Battello di Fulton del 1807
(Stampa dell'epoca)

Nella seconda metà del secolo si sperimentarono in Francia i battelli del conte D'Auxiron e di Perrier e di Jouffroy d'Abbas e contemporaneamente in Inghilterra apparvero le navi di Miller, Symingtone e Taylor. Nel 1790 il piroscafo americano di John Ficht fu messo in servizio regolare sul fiume Hudson.
Si deve, però, a Robert Fulton e ai suoi geniali perfezionamenti l'affermazione definitiva del motore navale e già dal 1812 cominciarono i servizi a vapore in Germania, Olanda, Belgio e Russia. In Gran Bretagna, nel 1815, erano registrati 20 piroscafi, saliti a 160 nel 1823 e a 540 nel 1836.
Per chi, ieri come oggi, apprezza le linee di una nave a vela "disegnata per il vento", questi piroscafi non potevano essere giudicati che "bruttissimi": avevano il fumaiolo molto lungo, per facilitare il tiraggio, e talvolta la macchina era all'esterno sotto un piccolo riparo con parte dei meccanismi molto ben visibili.
Le avarie erano frequenti e sostituire un pezzo era costosissimo, tanto più che nei primi tempi doveva essere fatto arrivare dalla lontana Inghilterra, che allora monopolizzava tutte le industrie moderne.
Queste navi, insomma, con le loro macchine primitive rendevano poco, erano lente e costavano molto. Tutte erano dotate di vele per sfruttare il vento, quando era favorevole in modo da economizzare sul combustibile, ma la configurazione degli scafi li rendeva inevitabilmente anche pessimi velieri.
Fu, però, subito possibile istituire servizi passeggeri e merci a orari regolari e non dipendere così da bonacce e da venti sfavorevoli. Nel Mediterraneo tale aspetto aveva la sua importanza, ma mai come nei mari aperti. Non c'è dubbio che i "secolari" sacrifici dei marinai vennero sicuramente ridotti.
La seguente frase di Alberto Guglielmotti, il grande storico navale del XIX secolo, esprime bene la sensazione percepita di tale cambiamento: "Tristo colui che non sa rinunciare alla poesia della vela".

Il primo vapore italiano

Il primo piroscafo italiano, come è noto, fu il *Ferdinando I* costruito a Napoli, con macchina inglese, per conto della "Compagnia privilegiata per l'introduzione della navigazione a vapore nel Regno delle Due Sicilie".

Piroscafo *Ferdinando I* (Stampa dell'epoca)



Piroscafo *Verbano* (Stampa dell'epoca)

Dopo aver navigato nel golfo per qualche mese, il 27 settembre del 1818, affrontò il Mediterraneo iniziando il servizio sulla linea Napoli-Livorno-Genova-Marsiglia[2].
Come la maggior parte delle navi a vapore del XIX secolo e come tutte le unità passeggeri dell'epoca era dotato di velatura ausiliaria; disponeva, a poppa, di un salone e di cabine disposte a ferro di cavallo e, a prora, di un camerone unico per i passeggeri della classe inferiore.
Quando giunse a Genova, nascosto fra la folla di coloro che erano accorsi per vedere quella nave prodigiosa, vi era anche il conte milanese Luigi Porro Lambertenghi, un lungimirante imprenditore che aveva intenzione di attivare un servizio di navigazione a vapore sul Po, per il quale aveva già richiesto il permesso al Governo austriaco. Visitò attentamente la nave. Ciò che vide gli piacque e fece costruire dai cantieri della Foce *l' Eridano* un'unità navale praticamente identica a quella napoletana. Fu iscritta nei registri del Consolato di Marina di Genova il 6 novembre 1819; nell'autunno 1820, dopo il periplo della penisola compiuto a vela, per risparmiare sul costoso carbone, e una sosta a Venezia, entrò nel Po e, dopo aver riscosso un enorme successo durante il primo viaggio dimostrativo, iniziò un servizio regolare da Venezia a Pavia, da dove partiva in coincidenza la diligenza per Milano.

Entrambe le navi appena ricordate prestarono servizio per un tempo brevissimo, perché il *Ferdinando I* venne presto demolito a causa di continue avarie e costosissime riparazioni, mentre *l' Eridano*, dopo che i suoi proprietari, coinvolti nei moti insurrezionali del 1820/21, dovettero riparare all'estero, fu portato a Venezia, dove rimase per qualche anno inattivo e, poi, venne demolito a causa delle pessime condizioni dello scafo, che in modo imprevisto si erano ammalorate rapidamente.

Il vapore nelle acque interne

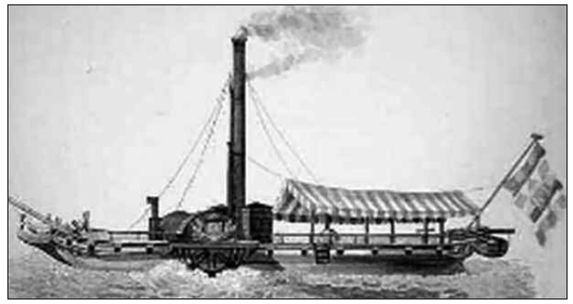
In pratica, per diversi anni, in Italia non si costruirono più piroscafi destinati al mare, mentre tutto l'interesse degli armatori e dei tecnici si rivolse ai grandi laghi prealpini, dove un piroscafo poteva soddisfare con molto profitto una domanda di trasporto in rapida crescita.
Nel 1826 sul lago Maggiore apparve il primo piroscafo, il *Verbano*, costruito a Magadino (in Svizzera) per conto della milanese "Società Privilegiata dei battelli a vapore", chiamata anche "Società Lombardo-Sardo-Ticinese", perché anche gli altri due Stati che si affacciavano sul lago erano cointeressati.
La sua macchina era quella dell'*Eridano*, del quale si è già parlato, che contrariamente allo scafo deteriorato era rimasta in ottime condizioni. Questo piccolo motore funzionò ancora egregiamente per quasi vent'anni, finché il battello fu demolito e sostituito da un nuovo *Verbano* che fu affiancato, nel 1842, dal *San Carlo*, di proprietà piemontese.
La nave venne a costare 160.000 lire; il comandante era inglese e il direttore di macchina l'esperto arsenalotto veneziano Pietro Miani, che già aveva ricoperto tale incarico sull'*Eridano*.
La "pubblicità" dell'epoca con enfasi riportava che .... *si trovano sul battello cibi, bevande e liquori di buona qualità a prezzi fissi*.
Quasi contemporaneamente, in quello stesso anno, entrò in servizio il primo piroscafo del lago di Como, il *Lario*, affiancato due mesi dopo dal gemello *Plinio*; lo scafo del primo era stato costruito in Inghilterra, quello del secondo in

Note

1 Sembra che, nel XVI secolo, un ufficiale della marina spagnola, Blasco de Garay, cui si devono i primi studi moderni sull'uso delle ruote a pale, abbia sperimentato la prima nave a ruote mossa da una macchina a vapore, ma le notizie sul fatto sono molto incerte.

2 La nave era al comando dell'Alfiere di Vascello Giuseppe Libetta (Peschici 1794 - 1855), l'unico ufficiale della Real Marina che - si dice - avesse accettato di comandare una nave a vapore. Già durante il primo viaggio Libetta venne sostituito a Genova da un altro ufficiale ma, anche se poi nell'ambiente navale borbonico la sua figura rimase in ombra, quei pochi giorni di comando gli valsero l'immortalità, varie lapidi commemorative e gli vennero intitolate strade e scuole.

Francia. Giunsero in Italia smontati in sezioni e furono riassemblati e varati a Olmo, presso Como.
Le due unità navali coprirono le linee che da Como e da Lecco avevano come capolinea Domaso, scalo situato all'estremità settentrionale del lago. Gli orari erano studiati in modo che a Bellagio i piroscafi si incrociassero, in modo da permettere ai viaggiatori in ascesa da Como di scendere a Lecco e viceversa[3].
Pochi anni dopo a essi si affiancarono il *Falco,* di proprietà di Giuseppe Camozzi di Nesso, e *l' Otello* poi ribattezzato *Principessa Elisabetta,* che aveva già svolto qualche sporadico viaggio sul Po.
Si trattava di due unità commerciali piccole e spartane, che svolgevano solo saltuari servizi passeggeri collegando, specialmente nei giorni di mercato, i vari paesi rivieraschi ed erano destinati a una clientela di ceto più umile rispetto a quella che si serviva del *Lario* e del *Plinio*. Poco dopo toccò anche al lago di Garda: nel 1827 cominciò a prestare servizio *l' Arciduca Ranieri,* costruito a Desenzano.
L'esperimento *dell' Eridano* rimase isolato e la navigazione sul Po restò affidata ai mezzi tradizionali. In realtà non mancarono i tentativi di istituire servizi regolari di linea, che però furono vanificati dagli intralci costituiti dai continui controlli doganali e dal regime "capriccioso" del fiume.
Nel 1828 fece un'apparizione brevissima il *Maria Luigia,* primo e ultimo piroscafo parmense. Era molto veloce, potendo raggiungere gli 11 nodi rispetto agli altri dell'epoca che non arrivavano a 8. Fu costruito a Piacenza ed era destinato a collegare il Ducato con Venezia, ma dopo poche corse l'unità affrontò il mare aperto per raggiungere Roma, dove era stata proposta la sua utilizzazione per il rimorchio delle navi da Fiumicino alla Capita-



Piroscafo *Maria Luigia* (Coll. dell'autore)

le. L'esperimento non ebbe, però, successo così che il *Maria Luigia* riprese la rotta per l'Italia settentrionale. Lo ritroviamo citato nel 1833 a Rimini, nel corso di trattative per il trasporto dello zolfo delle miniere locali, poi di esso si perdono le tracce.
Sempre nel 1828 comparvero un secondo *Eridano* e il *Virgilio,* che nelle intenzioni degli armatori avrebbero dovuto prestare servizio sugli itinerari interni fra Pontelagoscuro, Mantova e Venezia; ma anche questa iniziativa abortì presto e il *Virgilio* fu trasferito sul mare, venendo noleggiato per gite lungo la Riviera ligure e svolgendo anche servizio postale: in un documento di qualche anno successivo si rilevano lamentele circa la sua insufficiente velocità.

La navigazione marittima

Dopo qualche anno di assenza, ritornò a navigare nel Mediterraneo un piroscafo italiano. Si trattava anche questa volta di una nave napoletana: il *Real Ferdinando* che nel 1824 cominciò a prestare servizio sulla rotta Napoli-Palermo per conto della neo-costituita "Amministrazione privilegiata dei pacchetti a vapore del Regno delle Due Sicilie"[4].
Seguì il *Francesco I* che si meritò il pomposo e, forse, esagerato titolo di "prima nave da crociera del mondo", perché nel 1833 effettuò un viaggio di tre mesi con a bordo facoltosi turisti stranieri, fermandosi, fra l'altro, nei porti di Taormina, Siracusa, Corfù, Zante, Atene e Smirne. Non era un fatto nuovo perché era frequente, come era accaduto anche per il *Ferdinando I*, che nei periodi di inattività questi piroscafi venissero noleggiati per brevi escursioni, ma a ogni modo si trattò di un valido test che mise in luce l'affidabilità della macchina a vapore anche su lunghe distanze.
Successivamente l'unità navale, che vantava un buon motore da 120 cavalli, disimpegnò il servizio di linea sulla rotta Napoli-Palermo. Seguirono, sempre a Napoli, il *San Venefrede* e poi il *Maria Cristina* e il *Nettuno* del 1834.
Interessante appare la storia del *San Venefrede*[5]. Si trattava di un piroscafo inglese, che si era arenato nel 1828 poco a Sud di Napoli: il relitto, abbandonato, venne acquistato da armatori napoletani e ricostruito. Ricevette nel tempo i nomi di *Vesuvio*, *Polifemo* e, al termine di una lunghissima carriera, di *Ercole* navigando per la "Società di navigazione calabro-sicula". Affondò nel 1861 sulla rotta Palermo-Napoli, con a bordo Ippolito Nievo che doveva presentare a Torino i rendiconti e i documenti relativi alla contabilità della spedizione dei Mille di Garibaldi. Le vicende dell'ultimo viaggio, di cui non sono certe né le modalità né il luogo dell'affondamento, hanno innescato a posteriori una serie di polemiche e fatto nascere il sospetto di un attentato da parte di chi non voleva che fossero divulgate la provenienza e il corretto impiego di certi finanziamenti, anche se probabilmente la spiegazione deve essere ricercata nello stato decrepito dell'unità, in legno, e con oltre trent'anni di servizio.
Rispetto al Regno delle Due Sicilie in quegli anni pionieristici l'interesse per la navigazione a vapore negli altri Stati italiani appare più tiepido: a Genova *l' Eridano* fu seguito solo dieci anni dopo, nel 1830, dal *Carlo Alberto* (fatto costruire a Recco dagli armatori Barco e altri), che fu affiancato dal *Colombo*, di provenienza austriaca, acquistato dall'armatore Cambiaso, mentre più tardi si aggiunsero il *Romolo* e infine il *Dante*, di provenienza toscana, che fu una delle prime navi dell'armatore Rubattino. Vennero adibiti al servizio con Marsiglia, al noleggio per gite di piacere e al cabotaggio fra le isole dell'Arcipelago Toscano.
In Toscana comparvero a metà del decennio il *Leopoldo II* e il *Maria Antonietta*, entrambi costruiti a Livorno per conto della "Compagnia di Navigazione dei Pacchetti a vapore del Mediterraneo" e, pur battendo la bandiera del Granducato, erano di proprietà di armatori francesi e vennero adibiti al servizio con la Francia e con Napoli. Nel 1836 seguì il più piccolo *Etrusco* della Bruno & Wallich, che veniva pubblicizzato affermando che *la decenza ed i comodi che presenta detto pacchetto, la modicità della tariffa e una rigorosa esattezza nel servizio fanno sperare di rendere pienamente soddisfatti i signori viaggiatori*. La nave venne poi venduta in Piemonte, assumendo il nome di *Dante*.
Ultimo, ma forse neppure classificabile, fu lo Stato Pontificio dove si trovano labili tracce di un piroscafo *Tevere* del principe Alessandro Torlonia, costruito nel 1835 e

PIROSCAFI IN SERVIZIO FLUVIALE E LACUALE 1820 - 1839

Nome	Utilizzo	Costruttore	Anno	Tons	lun/lar/imm. (m)	Pot. (HP)
Eridano	Po	Genova	1820	143		16
Verbano	Lago Maggiore	Magadino	1826		29,27 x 9,12 x 0,91	16
LarioPlinio	Lago di Como	Inghilterra - Francia	1826		30,7 x 4,86 x 1	12
Arciduca Ranieri	Lago di Garda	Desenzano	1827	40		29
Eridano	Po	Venezia?	1828			40
Virgilio	Po	Venezia?	1828			36
Maria Luigia	Po	Piacenza	1828	41	30	40
Falco	Lago di Como		1830		28	12
Otello	Lago di Como	Smith & Hox	1831		22	10

PIROSCAFI MARITTIMI 1818 - 1839

Nome	Stato	Costruttore	Anno	Tons	lun/lar/imm. (m)	Pot. (HP)	Armam. *Cannoni e/o obici*
Ferdinando II	Due Sicilie	Union Dock - London	1834	635	48,49x7,4x3,35	180	6
Nettuno	Due Sicilie	Gran Bretagna	1834	328	40x6,3x4,1	126	-
Tancredi	Due Sicilie	Gran Bretagna	1834?				-
Argonauta	Due Sicilie	Ars. C/mmare St.	1838			25	
Ichnusa	Piemonte	La Foce Genova	1837	450	34,9x7,08x3,08	90	2
Gulnara	Piemonte	Blackwall Londra	1835	450	34,80x7.08	90	2

Note

3 La ferrovia diretta fra Como e Lecco fu aperta solo nel 1888.

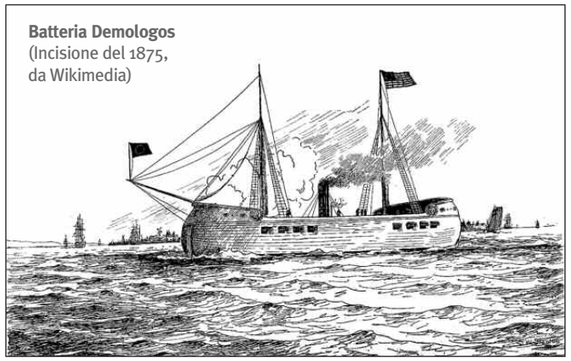
4 Le navi, che disimpegnavano regolare servizio postale e passeggeri, erano chiamate "pacchetti", mutuando il termine dall'inglese packet-boat a sua volta derivato dal francese paquebot.

5 L'insolito nome si riferisce a Winifred, Winifridae o Gwennfrewwi, che è una Santa vissuta nel Galles nel VII secolo, oggetto di un culto diffuso ancora oggi.

presumibilmente venduto nel 1843 all'estero. Di questa nave non si ha neppure la certezza della sua esistenza, perché le fonti registrano negli anni successivi, in modo confuso e contradditorio, almeno sei unità a vapore con quel nome, compreso un piroscafo della *Peninsular* inglese[6].
Per completezza ricordiamo che sul versante orientale dell'Adriatico, nel 1818, comparve a Trieste la prima nave a vapore nel 1818: era il *Carolina*, al quale si affiancò nel 1821 il *Carolina II*, di maggiori dimensioni ma del tutto simile. Nel 1821 Joseph Ressel, noto per i suoi studi e le sue invenzioni in anticipo di vent'anni, fece navigare il *Civetta* che aveva la propulsione a elica. Come tutti i primi piroscafi si trattò solo di fugaci apparizioni e per constatare un reale cambiamento della situazione fu necessario aspettare la costituzione del Lloyd Austriaco, avvenuta nel 1833, che ben presto si impose come una delle principali Società di navigazione europee e si dotò di ben 14 piroscafi dal 1833 al 1839.

Le Marine Militari

La prima nave da guerra a vapore fu il *Demologos* degli Stati Uniti, consegnato nel 1816: era una curiosa batteria galleggiante configurata a catamarano con un'unica ruota interna fra i due scafi, che dimostrò subito tutte le sue lacune. Meno nota è la seconda, il *Karteria* della Marina greca, in servizio dal 1826, che svolse una frenetica attività durante la guerra di indipendenza (nel solo 1827 sparò 18.000 colpi!), ottenendo brillanti successi contro le unità turche: fu, in pratica, la prima nave a ruote e una delle poche ad aver sostenuto il peso di intense e metodiche operazioni belliche. A ogni modo negli ambienti militari si guardava con diffidenza ai primi piroscafi: le fragilissime ruote, la conformazione dello scafo e lo spazio occupato dall'apparato propulsivo, a scapito delle artiglierie, la scarsa autonomia e l'assenza di punti di rifornimento in terre lontane, rendevano non troppo interessanti le prospettive, che poteva offrire da un punto di vista bellico una piccola nave a vapore.



Batteria Demologos (Incisione del 1875, da Wikimedia)

PIROSCAFI MILITARI 1818 - 1839

Nome	Stato	Costruttore	Anno	Tons	lun/lar/imm. (m)	Pot. (HP)
Ferdinando I	Due Sicilie	Filosa, NA	1818	260	38,8 x 6.15	45
Real Ferdinando	Due Sicilie	Glasgow	1823	230		144
Francesco I	Due Sicilie	Ars. C/mmare St.	1831	670		120
S. Wenefrede	Due Sicilie	Gran Bretagna	1828	150	29,4 x 5,1 x 2,8	50
Maria Cristina	Due Sicilie	Glasgow	1834			140
Carlo Alberto	Piemonte	Recco	1830	128.64		
Colombo	Piemonte		1830	101.42		
Romolo	Piemonte	Livorno		69.58		60
Maria Antonietta	Toscana	Cant. 4 Mori, LI	1835	300 ca.		140
Leopoldo II	Toscana	Cant. Capanna, LI	1836	300 ca.		150
Etrusco	Toscana	Cant. Capanna, LI	1837	77.88	33 x 5,2	62
Tevere (?)	Pontificio		1835?			

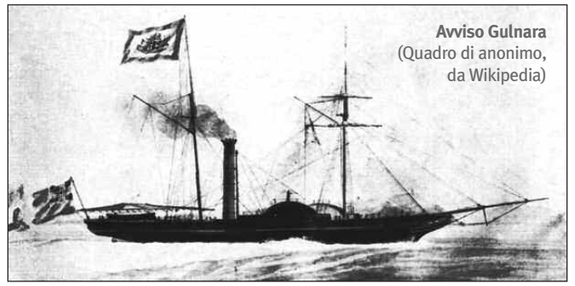
Questo però non toglie che le Marine militari abbiano impiegato un certo numero di piroscafi che, con solo un leggero armamento difensivo, fungevano da rimorchiatori delle navi maggiori, portandole in una posizione adatta per il combattimento e poi battevano in ritirata.
Un altro compito importante, che venne loro affidato, fu il servizio di esplorazione e il trasporto di ordini e posta.
Dopo la corvetta francese *Sphinx* del 1829 e l'inglese *Dee* del 1832, toccò anche all'Italia dove queste navi vennero correntemente denominate *Avvisi*.
Anche nel campo delle navi militari a vapore il Regno delle Due Sicilie fu all'avanguardia.

Avviso Karteria (Quadro di Karl Krazeisen, da Wikidata)

Nel 1830 la Real Marina ordinò in Gran Bretagna due piroscafi: il grosso avviso *Ferdinando II* e il *Nettuno* destinato alla "Reale Delegazione dei pacchetti a vapore", che lo adibì al servizio postale e di Stato sulla rotta per la Sicilia. Contemporaneamente fu acquisita una terza nave inglese, il piccolo *Tancredi* che si intendeva adibire al servizio postale, ma che si incendiò in porto quasi subito dopo la consegna. Nel 1838 fu la volta della goletta a vapore *Argonauta*, un'unità navale costruita dall'Arsenale di Castellammare ma di cui non esistono informazioni, che forse nel 1843 fu ricostruita come rimorchiatore *Furia*.
Il Piemonte mise in servizio nel 1835 il *Gulnara,* di costruzione inglese, cui seguì nel 1837 il gemello *Ichnusa,* costruito nei cantieri della Foce di Genova. Entrambi furono adibiti al servizio passeggeri e postale con la Sardegna.

Note

6 Anche il *Maria Luisa*, durante gli esperimenti di rimorchio sul Tevere di alcuni anni prima, aveva assunto temporaneamente il nome *Tevere*.



Avviso Gulnara (Quadro di anonimo, da Wikipedia)

Concludendo

Con la fine del decennio 1830-1840 e con la breve descrizione di neanche trenta navi, la nostra storia volge al termine. Anche se ancora suscettibile di molti miglioramenti, dopo tale periodo la propulsione a vapore ottenne la sua definitiva consacrazione e, anche se già all'epoca non erano una novità, ebbero sempre maggiore diffusione l'elica al posto delle ruote e le costruzioni in ferro. Già nel 1819 la nave statunitense *Savannah* aveva iniziato l'era delle rotte transoceaniche, sulle quali nel 1845 apparve la *Great Britain*, a elica e in ferro di 3.400 tonnellate, dieci e più volte più grande dei piroscafi, che solo un decennio prima l'avevano preceduta, mentre nel 1840 iniziò la navigazione a vapore lungo lo stretto di Magellano fra l'Oceano Atlantico e il Pacifico. Nel 1840 venne aperto presso Napoli l'Opificio di Pietrarsa, che era in grado di effettuare lavorazioni meccaniche sofisticate e dotato di una scuola per allievi macchinisti, che rappresentò il primo passo dell'industria nazionale per affrancarsi in questo campo dal predominio inglese. Infine, nelle flotte comparvero le prime grandi fregate a vapore, come le quattro unità napoletane della classe *Ruggiero*, e uno stuolo sempre più numeroso di avvisi e rimorchiatori, relegando nel mondo dei pionieri i primi piroscafi che pur avevano tracciato la rotta per il futuro.

■■■

BIBLIOGRAFIA

Francesco Bargoni: "Esploratori, fregate, corvette ed avvisi italiani" Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1969.
Aldo Cherini, Manlio Nigido: "La navigazione sul Po e il contributo del Lloyd austriaco" Quaderno Associazione Marinara Aldebaran n.67/94.
Guglielmo Evangelista: "Duemila anni di navigazione padana" Liberodiscrivere, Genova 2010
Guglielmo Evangelista: "Il Maria Luisa primo piroscafo piacentino" In Piacenza Economica, n. 4/2012
Guglielmo Evangelista: "Navi e macchine sul lago Maggiore" In "Lombardia Nord-ovest" n.3/2001
Emilio Motta: "Il primo battello a vapore del Lago Maggiore" In "Bollettino storico della Svizzera italiana" Colombi & C. Bellinzona, n.ri 3-5 1896 / 1-5 1897
N.N.: "Sulle condizioni della marina mercantile italiana al 31 dicembre 1889". Relazione a S.E. il Ministro della Marina. Bencini Roma 1890
Francesco Ogliari: "La navigazione sui laghi italiani" Voll. 1-2-3. Ramperto, Brescia 1994
Sante Romiti: "Le Marine militari italiane nel Risorgimento" Italgraf, Roma 1950
Maria Sirago: "La navigazione a vapore a Napoli" In http://www.societaitalianastoriamilitare.org

AREA MARINA PROTETTA
Isola di Ustica

Salvatore Livreri - Console Direttore AMP "Isola di Ustica"

Punta Spalmatore

Ustica è un piccolo scoglio con una grande storia, come dimostrano le tante scoperte ed il recupero di numerose testimonianze archeologiche e subacquee che raccontano un affascinante passato. È superfluo ribadire le stupende valenze subacquee dell'isola, non a torto definita da molti come la capitale delle attività connesse con l'esplorazione degli abissi, tanto da essere il luogo dove è stato realizzato il primo itinerario archeologico subacqueo d'Italia nella meravigliosa cornice della Riserva Marina nei pressi della torre dello Spalmatore.

estratto da "New Cimed New cities of the Mediterranean Sea Basin"

L'isola di Ustica colpisce il viaggiatore, che vi arriva per la prima volta (e anche chi vi si reca più e più volte) per la sua immediata sensazione di Isola Ricca di natura e di avventura. Situata a 36 miglia a Nord-ovest del promontorio di Capo Gallo (PA), con i suoi scoscesi versanti sottomarini si trova a essere uno spartiacque per le correnti sottomarine del basso Tirreno, ma anche luogo di risalita di feconde correnti verticali.

La natura vulcanica della sua litologia rende ricche sia le acque, che la contornano, sia i suoli che su di essa si formano, diventando quindi punto di accumulazione per la biodiversità sia terrestre sia marina. E sono proprio queste complessità e potenzialità che ammaliano soprattutto il visitatore; chiunque può accorgersi della prorompente naturalità dei luoghi, dove appena usciti dal grazioso, pittoresco e ben conservato centro abitato, si è immediatamente catapultati in una dimensione agreste e silvana, tra campi coltivati e nuclei di macchia mediterranea. Oppure, recandosi sulla costa e osservando il mare, si coglie la variegata diversità della vita marina, tra branchi di pesci che nuotano quietamente accanto al sorpreso viaggiatore. Ci si sente viaggiatori dunque, non fosse altro per il tempo necessario a raggiungerla, l'Isola, con mezzi "antichi", le navi, che creano un senso di attesa e fanno pregustare la meta. Perché Ustica isola lo è davvero, distante quanto basta per recidere i legami più fastidiosi con la tumultuosa civiltà del XXI secolo, quelli della reperibilità, delle velocità, che essendo dei potenti mezzi, in realtà distraggono dal fine. L'unicità di Ustica,

Area Marina Protetta Isola di Ustica

Via Petriera 90010 Ustica (PA)
Codice Fiscale: 00491510822
Telefono:+390918449237

Centro Informazioni
Tel. +390918448124
e-mail Direttore: direttore@ampustica.it
Per tutte le informazioni: info@ampustica.it
PEC AMP: info@pec.ampustica.it
Comune di Ustica: info@comune.ustica.pa.it
PEC Comune di Ustica: comune@pec.comune.ustica.pa.it

Guardia Costiera
Comando DELEMARE Ustica
Via Mezzaluna, 90010 Ustica (PA)
Tel. 0918449652

ZONA A RISERVA INTEGRALE

Si estende per 60 ettari dal promontorio a nord di Punta Spalmatore fino a Punta Megna, per circa un chilometro e mezzo di larghezza, in mare. E' una zona di protezione dell'ambiente, che consente ai pesci di ripopolarsi e agli ecosistemi marini di esistere lontani dagli impatti dell'uomo. In questa zona è vietata ogni forma di pesca, la navigazione, l'accesso e la sosta con natanti di qualsiasi tipo e ogni attività che possa recare danno alla flora e alla fauna. È consentita la balneazione in punti specifici.

ZONA B RISERVA GENERALE

Si estende per circa 8.000 ettari da Punta Gavazzi a Punta Omo Morto e interessa quasi tutta la parte settentrionale di Ustica, sino a tre miglia dalla costa. Denominata "Zona Cuscinetto", in quanto circonda completamente la zona A di riserva integrale. In questa zona è vietato ai subacquei qualsiasi forma di pesca e/o prelievo, siano essi muniti di autorespiratore o no. È consentita la fotografia subacquea e la pesca sportiva con lenze da fermo o da traino (previa autorizzazione). La pesca professionale è concessa solo su autorizzazione.

ZONA C RISERVA PARZIALE

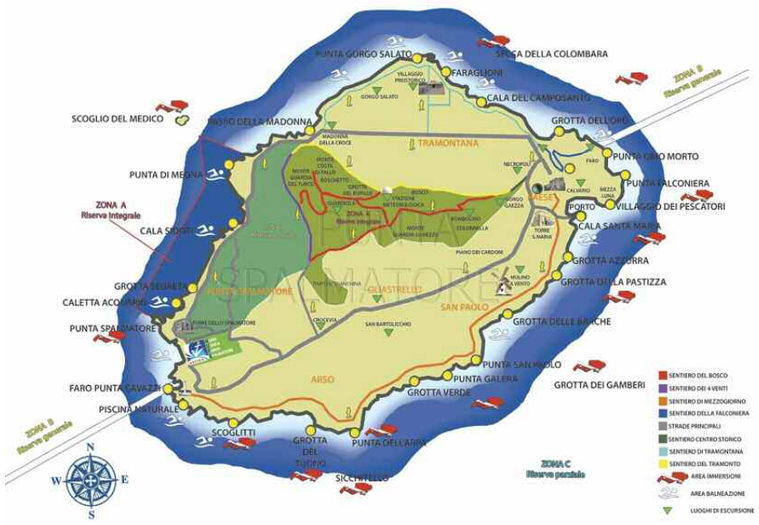
Comprende il settore meridionale dell'isola e si estende per circa 8.000 ettari. È consentita la pesca professionale previa autorizzazione, è ammessa ogni forma di pesca sportiva, nei limiti della legge. Attualmente è in vigore una legge che vieta la pesca subacquea.

Tracce di vulcanesimo a Capo Spalmatore

questo suo isolarsi in un mare che la rende bella ma sola, è intesa anche dai viaggiatori non umani, essendo com'è una delle pietre da guado, che gli uccelli migratori usano per i loro incredibili viaggi tra le sponde del Mediterraneo, tra Africa ed Europa. È dunque un isola ricca , che attrae da sempre l'uomo: alla ricerca nei secoli passati di luoghi fertili e tranquilli, oggi della bellezza insita nelle terre complesse e in equilibrio tra le varie forze naturali e antropiche. Sin dal Paleolitico, pur con le oggi inimmaginabili difficoltà che doveva costare raggiungerla, l'Uomo ha deciso che doveva e poteva far parte del complesso ecosistema usticese, comprendendone le potenzialità e la bellezza.
Sin da allora popoli e popoli si sono succeduti, Fenici, Greci, Romani, Bizantini e Arabi, più o meno rispettosi di chi già vi si trovava. L'isola è, quindi, pervenuta ai nostri giorni con tutte le sue componenti naturali, terrestri e marine, in uno stato di conservazione inconcepibile per le terre gemelle dell'Isola madre, sottoposte a tensioni e perturbazioni che ne hanno stravolto l'assetto. E qui, il viaggiatore, compie la sua prima scoperta: la Comunità Usticese che ha saputo con tenacia e dedizione conservare i propri usi e costumi, sostenibili per necessità ieri, per consapevolezza oggi; tutti i mestieri antichi e odierni ruotano intorno alla capacità portante del sistema isolano; agricoltori e pescatori hanno sviluppato un amore per il proprio territorio che non è possessione ma identificazione, a volte con toni aspri, ma indubbiamente genuina e motivata.
È, quindi, su questo sostrato sociale che il Legislatore nazionale e regionale ha sancito importanti e diversi Istituti giuridici e culturali di conservazione, quali sono l'Area Marina Protetta, la Riserva Naturale Terrestre, il Sito Paleolitico e il Museo Archeologico.

Immersione allo Scoglio del Medico

Negli ultimi anni, su impulso dell'Unione Europea, sono anche stati istituiti Siti di Importanza Comunitaria e Zone di Protezione Speciale; è palpabile la sensazione di trovarsi davvero in un luogo speciale, in un territorio facilmente esplorabile a piedi o a nuoto, che consente *excursus* ambientali e culturali incomparabili: non un'isola minore ma migliore! L'Area Marina Protetta è la più antica d'Italia; istituita nel 1986, e pienamente operativa dal 1991, costituisce il "fiore all'occhiello" e la cartolina di presentazione al mondo dell'Isola. Paradiso della subacquea sin dagli esordi delle discipline a essa afferenti, già dagli anni sessanta del novecento, si intuì che una tale varietà e complessità doveva essere studiata, tutelata e fruita. Sull'onda, è proprio il caso di dire, dei movimenti ecologisti degli anni '80 e del sempre crescente *trend* di consapevolezza verso la tutela della natura incontaminata, viene istituito in Italia il Ministero dell'Ambiente, che nello stesso anno, 1986, emana il suo primo atto simbolico e concreto: l'istituzione appunto della Riserva Marina Isola di Ustica. E qui nuovamente, la comunità usticese stupisce, perché in antitesi ai territori oggetto di normazione in ambito di Aree Naturali Protette, accetta, assimila e restituisce un'idea di gestione e fruizione dell'AMP difficilmente riscontrabile nel nostro Paese.
Ancora oggi, pur con le vicissitudini che hanno contraddistinto la pluridecennale storia della A.M.P. "a Riserva", nomignolo affettuoso, è il simbolo della volontà di progresso e di orgoglio degli isolani. Oggi l'AMP "Isola di Ustica" non è più sola, appartiene a una vasta rete di AMP, sparse in tutti i mari del nostro Paese, e di queste ben altre 5 circondano la Sicilia. Il compito dell'AMP oggi è quello di punto di eccellenza su cui testare la Strategia Marina dell'Unione Europea, nel contempo coniugando le necessità di tutela (ormai acclarate) con quelle di area pilota per la sperimentazione di tecniche di utilizzo e gestione delle risorse marine compatibili con le tradizioni secolari dei nostri mari; è anche un ponte che l'Isola proietta verso i giovani isolani, portandoli a conoscenza delle più recenti innovazioni culturali e tecnologiche nel campo del lavoro in ambito integrato costiero. Ma soprattutto l'AMP e l'Isola nel suo complesso sono un giacimento di benessere, in cui è possibile ritrovare armonia con i propri ritmi, incontrando a ogni passo le più potenti forze della natura: vulcano e mare.
I diportisti nautici possono godere di alcune aree di ormeggio (Punta Cavazzi, Punta Omo Morto, Passo Madonna).
Il mare di Ustica presenta caratteristiche estremamente varie. L'aspetto più peculiare è forse rappresentato dall'abbondanza di grotte marine. Alcune sorgono in superficie e sono raggiungibili anche a nuoto o in barca, altre invece si aprono sott'acqua. Tutte sono estremamente suggestive, già a partire dai nomi che sono stati scelti. Tra le grotte "balneabili" possiamo ricordare quella Azzurra, quella di San Francesco, quella della Pastizza (ovvero della pastorizia, a causa di una roccia a forma di testa di capra, che presenta enormi stalattiti), quella delle Barche (rifugio dei pescatori durante le mareggiate) e la Grotta Verde, dove a causa dei riflessi della luce i corpi dei nuotatori sembrano assumere un misterioso colore verde-fluorescente.
La Grotta Azzurra, detta anche dell'Acqua, è formata da roccia lavica e presenta un bacino naturale, dove si raccoglie l'acqua che stilla dalle pareti, tanto da essere stata utilizzata nel passato come cisterna di riserva per rifornire i naviganti.



Nella Grotta Rosata s'incontrano numerose concrezioni calcaree, stalattiti e stalagmiti, il cui delicato colore dà il nome alla grotta.
Accessibile solo a subacquei esperti è la celebre Grotta dei Gamberi, a Punta Galera, posta alla profondità di 42 m., dove si incontrano vere e proprie nuvole di gamberetti rosso-arancioni.
Le grotte ospitano una grande varietà di forme di vita, come murene, polpi, spugne, briozoi, stelle, spirografi, e così via.
Nella Zona-A esiste la celebre Grotta Segreta, con incredibili tonalità verdi-azzurre, che è avvicinabile solo da terra e visibile dalla caletta adiacente, dato che non è consentita l'immersione.
L'immersione presso Scoglio del Medico, posto a poche centinaia di metri dalla costa nord-occidentale dell'isola, è una delle più belle di tutto il Mediterraneo. Lo scoglio, secondo la leggenda, prende il suo nome da un medico che vi venne abbandonato a morire da un principe saraceno, a cui non aveva saputo guarire la figlia. Sul lato orientale dello scoglio, alla profondità di 18 m., si apre l'ingresso alla Grotta del Medico, che, con una lunghezza di oltre 50 m. e una larghezza di 30, costituisce un ambiente di raro fascino. L'uscita si trova sul lato opposto, verso il mare aperto, a circa 12 m. di profondità. L'ambiente circostante ha una ricchezza e una varietà che raramente ha paragoni, tanto che l'uscire dalla grotta verso il mare aperto è stato spesso paragonato con una visita all'interno di un acquario tropicale. Abbondano le cernie brune, anche di grandi dimensioni, tornate a popolare queste acque dopo l'istituzione della riserva, i tonni, i branchi di barracuda (gli "aluzzi"), e nugoli di castagnole, salpe e saraghi.
Intorno allo scoglio le pareti sprofondano verso il blu dell'abisso, ricoperte di colonie di variopinti invertebrati.

Relazione sullo stato dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia

al 31 dicembre 2020

La Relazione sullo stato dell'Associazione Marinai d'Italia assume una particolare valenza, in quanto costituisce un documento di riflessione all'interno dell'Associazione e di presentazione all'esterno. Per tale motivo risulta assolutamente necessario prestare la massima attenzione nella compilazione, affinché i messaggi che si intende trasmettere siano chiari ed efficaci.
A similitudine degli anni precedenti anche la redazione della predetta Relazione al 31.12.2020 è stata compilata, avvalendosi dei contributi pervenuti da parte dei Consiglieri Nazionale, dei Delegati Regionali, del Delegato Nazionale e dell'Assistente per i Gruppi USA.
Purtroppo il 2020 è stato segnato, come noto, dalla grave situazione pandemica che, oltre ad aver causato numerose vittime anche tra i Soci ANMI, non ha consentito lo svolgimento della quasi totalità delle attività istituzionali programmate e ha impedito, altresì, la regolare continuativa apertura delle sedi, con conseguente inevitabile carenza di vita associativa.

Andiamo insieme a scorrere gli eventi e gli argomenti ritenuti più significativi per il 2020, ricordando, a premessa, che lo scorso 23.10.2020 è avvenuto l'avvicendamento dei Presidenti Nazionali.

Soci e Gruppi

Al 31 dicembre 2020 l'Associazione annovera **33.534 Soci**, di cui **373** all'estero, e vede costituiti e attivi **412 Gruppi**, di cui **12** all'estero, e **61** Sezioni Aggregate per un totale di **473** realtà associative sul territorio. I Gruppi sono artefici e protagonisti delle attività, della presenza, visibilità e immagine dell'Associazione. In sintesi ne sono l'essenza e la vita. Inoltre, per l'autonomia operativa e amministrativa di cui godono, sono gli artefici dei successi (e, talvolta, anche degli esiti negativi), che l'ANMI consegue. Essi restano pertanto gli Elementi di Organizzazione fondamentali della struttura associativa, esattamente come le Unità Navali per la Marina Militare e a essi, in quanto tali, vanno riservate le maggiori attenzioni.

Nel corso del predetto si è registrato una diminuzione complessiva di 1.621 Soci, di cui 650 deceduti e 971 non reiscritti per vari motivi, anche se il principale è sicuramente riconducibile alla situazione pandemica che ha colpito l'Italia da febbraio 2020, rendendo problematico mantenere aperte le sedi, luogo deputato e preferito da molti per il saldo della quota associativa.
Rientra ormai nella normalità il mancato afflusso di giovani a termine servizio di ferma prefissata in Marina. In corso un'azione sinergica fra la Forza Armata e l'Associazione per sensibilizzare tale personale con una informazione corretta relativa ai compiti e alle attività dell'ANMI.
Prendendo in esame l'andamento del numero dei Gruppi negli ultimi quattro anni, per il 2020, rispetto all'anno precedente, si registra un leggerissimo trend positivo (+1).

È stata notata la diffusione della tendenza a non presentarsi per l'elezione a cariche sociali: ciò trova la sua origine nel rifiuto ad assumere responsabilità, che comportano dirette incidenze personali di ordine amministrativo e fiscale in una situazione statale e locale generalmente percepita di spasmodica ricerca, da parte della Pubblica Amministrazione, di "far cassa" anche mediante cavillosi recuperi imputati, ovviamente, ai responsabili del Gruppo.
In genere, si riscontra che l'età media in cui un Socio è disponibile ad assumersi oneri è legata principalmente al raggiungimento di una certa serenità sociale, che in questo periodo, purtroppo, si allontana, aumentando così la percezione di andare ad assumere, con la carica, una pesante responsabilità personale. La Presidenza Nazionale ha messo in atto iniziative per fornire supporti, suggerimenti e interpretazioni, nei settori gestionali, così da consentire la massima tutela e copertura alle cariche sociali periferiche, mediante l'acquisizione di pareri giuridici e suggerimenti da esperti, a livello nazionale.
L'assetto standard-medio di un Gruppo presenta ai vertici per lo più Marinai di età medio-alta (dai tabulati in possesso della Presidenza Nazionale risulta la media di circa 65 anni). Essi si sentono orgogliosi di riconoscersi sia nella nostra Marina sia nell'ANMI, sono fieri del loro passato di Marinai, dimostrano sincero spirito associativo, sempre pronti e disponibili a contribuire con profonda dedizione all'attività dei Gruppi di appartenenza. Fra i Soci, inevitabilmente, si devono anche annoverare Soci anziani, che possono talvolta risultare, ***per chi non sa recepirne il valore assoluto***, sostenitori e difensori di una realtà associativa, che in qualche occasione, può apparire di scarso richiamo per i giovani attuali, ovviamente più propensi, per età e formazione, a tipi di associazionismo più pratico, tecnologico e legato a valori anche materiali. Va, perciò, sempre tenuta presente la necessità di realizzare un costruttivo bilanciamento fra passato, presente e futuro con

un'Associazione che faccia armoniosamente convivere e cooperare sia i "reduci" dal glorioso passato, sia le persone più proiettate in avanti, con una diversa formazione di base ed estrazione, sia i giovani che vivono una realtà non facile e, soprattutto, con molti aspetti incerti.
Il settore della disciplina, di particolare delicatezza per le conseguenze che ricadono sulla vita sociale dell'Associazione, non ha registrato significativi provvedimenti disciplinari nel corso del 2020.
In generale si osserva che, malgrado la costante attenzione che viene posta nell'applicazione delle disposizioni regolamentari inerenti le procedure per l'irrogazione delle sanzioni disciplinari, i vari Consigli Direttivi dei Gruppi denotano non di rado poca attenzione all'iter procedimentale o alle motivazioni delle singole sanzioni, aprendo così la via ad azioni di rivalsa che sfociano, in taluni casi, in procedimenti giudiziari.
Per una maggiore serenità nelle relazioni interpersonali i provvedimenti disciplinari previsti dal nostro ordinamento hanno il fine non solo di sanzionare comportamenti ritenuti lesivi delle disposizioni statutarie e regolamentari emanate a tutela dell'Associazione, ma anche quello di garantire e, dove necessario, riportare la "pacifica e amichevole" convivenza fra i Soci e assicurare il buon funzionamento dell'Organismo.
Presso la Presidenza Nazionale è stato istituito un Elemento di Organizzazione dedicato alla valutazione, essenzialmente, sulla legittimità degli atti relativi ai procedimenti disciplinari, al quale i Consigli Direttivi/Presidenti dei Gruppi, chiamati a deliberare in materia, possono chiedere consigli sulla correttezza formale delle procedure da adottare, troppe volte considerati cavilli insignificanti ma che, viceversa, in una procedura di matrice formale, rappresentano proprio i ricercati moventi di appello e di sostegno alle mozioni molto più della vera "sostanza" delle stesse.

Attività sociali svolte.
Impegno sociale dei Soci/Gruppi durante la pandemia

L'attività è stata pesantemente condizionata dalla pandemia. L'unico significativo evento riguarda la firma del contratto per la realizzazione a Roma del "Monumento al Marinaio", che si spera di poter inaugurare entro la fine del 2021.
I Soci, a livello individuale, a seguito delle limitazioni dovute alla pandemia, si sono adoperati con encomiabile spirito di servizio, verso altri Soci, ma anche nei riguardi di quanti, non appartenenti all'Associazione, sono risultati bisognevoli di aiuto, con l'offerta sincera di un contatto umano e con la partecipazione e la disponibilità costruttiva a iniziative umanitarie locali di varia natura.

Il COVID 19 non ha consentito anche lo svolgimento di tutte quelle attività finalizzate a migliorare l'immagine istituzionale dell'Associazione, quali quelle inerenti aspetti di interesse sociale, educativo e formativo e tematiche di particolare attualità, fatta eccezione per le conferenze della Campagna "Segui una rotta sicura". Attività, condotta da anni, intesa a diffondere il messaggio per la salvaguardia della vita nella società in stretta sinergia con le Istituzioni, per contribuire a vincere la battaglia, diminuendo il numero delle perdite di vite umane sulla strada e in mare.

Situazione delle Sedi e dei Gruppi

Le Sedi rimangono elementi essenziali per le capacità organizzative e gestionali dei Gruppi. Avere in dotazione una sede adeguata con costi di gestione contenuti si riflette positivamente sia sulle attività associative sia sul numero dei tesserati allorquando sussistono, all'interno degli stessi Gruppi, condizioni ideali per adempiere correttamente a tutti gli impegni statutari e regolamentari.
Dei **400** Gruppi presenti sul territorio nazionale **358** Gruppi dispongono di una sede, anche se gran parte dei locali risultano poco adatti per consentire una regolare attività sociale e molti di questi sono stati ottenuti o con accordi precari o forniti da Enti Pubblici e/o privati con canoni di locazione a volte non compatibili con le reali possibilità economiche dei Gruppi.
I Gruppi sprovvisti di sede sono 40 e ciò si ripercuote negativamente, per la maggior parte di essi, sul numero dei tesserati che registra un costante decremento dei Soci. La mancanza di un luogo in cui ritrovarsi determina, infatti, il più delle volte la disgregazione del Gruppo.
Ottenere la disponibilità di locali da parte di Amministrazioni Pubbliche e di Enti Militari risulta sempre più arduo e per superare questo ostacolo c'è necessariamente bisogno di un intervento/coinvolgimento della Forza Armata (S.M.M./MARICOGECAP/Comandi Territoriali), attingendo da immobili e/o locali in disuso e sostenendo, con il proprio autorevole "peso", la pratica concessoria a canone agevolato presso la locale Agenzia del Demanio.

Comunicazione istituzionale

La Pubblica Informazione e Comunicazione ("interna" / "esterna"), sviluppati dalla Presidenza Nazionale (P.N.), si articolano su:

- il "Giornale dei Marinai d'Italia" (comprensivo del "Diario di Bordo");
- il "Bollettino" (contenuti curati dal SEG-GEN);
- la gestione del *web* (www.marinaiditalia.com) e la "biblioteca tematica" (oltre 1.000 volumi);
- la realizzazione di eventi di comunicazione esterna.

Nel 2020 la consueta e tradizionale attività di cui sopra è stata caratterizzata dai due seguenti aspetti:

- l'emergenza sanitaria nazionale causata dalla pandemia da "Covid-19";
- l'arrivo del nuovo Presidente Nazionale, a fine ottobre, che in qualità di Direttore Editoriale, ha indicato la "vision" del sodalizio e, quindi, la sua linea editoriale della testata, introducendo alcune modifiche e priorità.

Considerazioni e orientamenti futuri

La pandemia ha generato nella popolazione la preoccupazione per la propria salute, la percezione di essere impotenti a proteggere sé stessi e i propri cari, l'isolamento sociale, imposto dal confinamento, e i timori legati al lavoro e alla difficile situazione economica nazionale. Questa è la situazione, che in pratica, ha caratterizzato l'anno trascorso.
Forse può sembrare, a una prima e molto superficiale lettura dei dati riportati, che l'Associazione non abbia svolto come gli anni precedenti i compiti previsti dallo Statuto. **Mai affermazione del genere è più errata.** Infatti nei momenti in cui le misure anti contagio erano meno stringenti, sono state organizzate attività con la consueta entusiastica partecipazione dei Soci, mentre nei periodi più difficili, è emerso quello spirito di gruppo e di appartenenza e orgoglio, che contraddistinguono l'Equipaggio dell'ANMI e che si concretizza nella solidarietà marinara.
Per tale motivo si può affermare che l'Associazione abbia anche nell'anno 2020, ottemperato agli scopi prefissati dallo Statuto, soprattutto quelli che riguardano la tenuta del gruppo. Nella drammatica situazione vissuta essere riusciti a mantenere compatti i Gruppi e a far sentire a ogni singolo Socio la vicinanza dell'ANMI deve essere valutato un successo di grande spessore. A tal riguardo è da complimentare tutta la Struttura, che ha funzionato molto bene. Dai Presidenti e Direttivi dei Gruppi, dai Delegati Regionali ai Consiglieri Nazionali e per concludere allo staff

della Presidenza Nazionale, hanno tutti lavorato seriamente con costruttiva collaborazione, consentendo alla nostra nave di navigare in acque burrascose, mantenendo sempre la rotta prefissata.
I risultati ottenuti con le attività "tradizionali" sono da considerarsi buoni, confermando gli ottimi rapporti di tutte le articolazioni ANMI con la Marina Militare, la Guardia Costiera, le altre FF.AA., le altre Associazioni d'Arma, le Autorità civili e religiose a livello centrale e locale, la popolazione delle città, nelle quali si sono programmati e svolti eventi associativi.

Il generoso e costante impegno ed entusiasmo profusi dai Soci e l'attenta e motivata azione di preparazione, organizzazione e coordinamento assicurata dai Presidenti dei Gruppi con i relativi Consigli Direttivi permettono di guardare avanti con ottimismo e fiducia.
Come riferito al Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, trovando una piena concordanza, l'ANMI è pronta e disponibile a supportare tutte le attività della F.A., mettendo a disposizione la professionalità e serietà dei propri Soci. Non siamo una presenza ingombrante o "decorativa", ma ci aspettiamo di essere considerati e "impiegati". Oltre a essere i gelosi custodi della nostra bella storia e delle

nobili tradizioni marinare italiane, desideriamo con forza partecipare nel presente e, qualora fattibile, collaborare nella vision lontana.
Il "solino blu" è al servizio della Marina, a complemento della meritoria opera svolta dal personale in servizio.
L'ANMI deve, però, anche programmare il proprio futuro. Siamo pienamente consapevoli della gravità della situazione, caratterizzata da una costante diminuzione di Soci e dalla difficoltà di un ricambio generazionale. Non dobbiamo essere disposti ad assistere passivamente a questa lenta e progressiva anemia. Siamo marinai e, come tali, sono proprio le avversità che ci danno una maggiore forza per reagire. L'orgoglio e lo spirito dell'Equipaggio ci aiuteranno nel rimboccarci le maniche per individuare soluzioni idonee.
Il passaggio generazionale è una sfida stimolante e deve, quindi, essere studiato e preparato e, soprattutto, non si può e non si deve pensare di muoversi all'impronta, basandosi solo su input emotivi.
Il primo aspetto da curare è sicuramente quello della comunicazione sia interna sia esterna. Vi è la necessità di rendere il flusso informativo più fluido ed efficace, utilizzando canali idonei.
Perché anche all'interno della struttura? Il Presidente di Gruppo ha un ruolo fondamentale, in quanto conosce direttamente i Soci, ma deve essere informato e aggiornato sulla policy da seguire nella gestione della vita associativa, in modo da agire coerentemente secondo la linea tracciata a livello nazionale e farsi parte attiva per suggerire e proporre iniziative, che contribuiscano a dare una corretta immagine dell'Associazione. Per soddisfare tale esigenza ritengo che siamo preparati; è necessario, però, ricercare le occasioni per trasmettere il messaggio con modalità semplici, efficaci e chiare.
Decisamente diversa è la problematica relativa alla comunicazione esterna.
Dobbiamo parlare con i fatti, proporci e partecipare alla vita sociale del Paese. Anche le piccole iniziative possono risultare vincenti.

Non vengono posti in discussione i nostri scopi, ma vengono calati nella realtà. E qui si innesta il discorso sui giovani. L'ANMI già prevede alcune specifiche attività per loro sia per presentare l'Associazione e le sue finalità sia per promuovere lo sviluppo della coscienza e della cultura marinara tra gli stessi. Probabilmente non è sufficiente, perché i dati ci dimostrano che gli iscritti "giovani" non raggiungono numeri significativi. Sussiste, quindi, la necessità per le attività già schedulate di rendere il messaggio promozionale più efficace e accattivante e, soprattutto, deve arrivare sui canali "giusti" e con un linguaggio "giovane". Ma dobbiamo anche cercare di ampliare l'"offerta", che comunque deve sempre prevedere una o più fasi pratiche con riflessi anche sull'utilità e solidarietà sociale. Senza assolutamente modificare la nostra natura, l'apertura alla società ci permetterà di essere "interessanti" anche per le generazioni più giovani. La strada sarà lunga, ma dobbiamo partire, perché se rimaniamo fermi sulle nostre posizioni, i tristi presagi di un lento ma continuo depauperamento rischiano di realizzarsi.
Occorre far conoscere al pubblico, in ogni sede e occasione, la Marina, la sua cultura, la sua tradizione, la sua gente, i suoi valori, i problemi legati al mare, cioè colmare il deficit di conoscenza, partendo da quella basilare. Grande importanza attribuisco anche al ruolo, che sono chiamati a svolgere i Gruppi dell'entroterra; vivere lontano dalla costa non rende naturale l'approccio alle problematiche del mare, per cui l'ANMI deve essere capace a trovare il giusto grimaldello, per stimolare le persone ad avvicinarsi, a interessarsi e a scoprire una realtà, che solo apparentemente sembra così lontana. Un dovuto elogio deve essere rivolto anche ai nostri Soci, che risiedono all'estero e che, con immutato entusiasmo e orgoglio, mostrano il solino in terre lontane.
L'ANMI, nel suo complesso, è in grado di assolvere questo compito, al fianco della Marina, perché è presente capillarmente sul territorio, vive a contatto con la gente e opera immersa nel tessuto sociale. Non c'è dubbio che sia auspicabile un maggior sostegno legislativo (o almeno normativo) da parte del Ministro della Difesa, che attribuisca il giusto ruolo alle Associazioni d'Arma nella Società nazionale, poiché esse contribuiscono non solo a mantenere sano e saldo il tessuto nazionale, ma sono oggi organismi di valido esempio e supporto a ogni azione volta alla solidarietà e alla vita civile in senso lato. Il complesso di peculiarità, che caratterizzano la personalità e il comportamento abituale di un militare, è una preziosa risorsa, una ricchezza, un valore di pregio su cui si può sempre fare affidamento, perché non è limitato agli anni di servizio attivo, ma si estende all'intera vita del cittadino come impronta indelebile di chi ha servito con devozione il Paese.
Un'Associazione di mero stampo radunistico è destinata a scomparire. Siamo in prima linea perché oggi e ancor più domani si sia riconosciuti e considerati, oltre che per la coesione morale, per le attività sociali visibili, utili e apprezzate. Questa Presidenza Nazionale intende fermamente difendere sempre e ovunque la figura e gli interessi di ogni Marinaio, perché il nostro motto "*Una volta Marinaio... Marinaio per sempre*" non sia una mera enunciazione, ma rappresenti una nuova condizione sociale. Il legame stretto e sicuramente condiviso fra Marinai del passato e Marinai del presente è il primo livello di una tale, ideale condivisione di intenti e di valori nell'interesse di tutti gli Italiani.
In conclusione l'ANMI può essere di aiuto per il futuro; questa affermazione non è anacronistica o retorica o fantasiosa, in quanto i Marinai d'Italia custodiscono sia le ceneri di un passato sia il fuoco che sotto quelle ceneri continua ad ardere, vero senso della parola "tradizione", fondamenta per l'unità, la solidità e la credibilità di un gruppo di persone che voglia definirsi un Popolo vero.

Quando si vive una crisi, caratterizzata da difficoltà di ogni genere in più settori, è necessario affrontarla, combatterla, trasformandola in sfida, e infine trovare insieme, sempre uniti e compatti, il successo.

Vino e bugliolo

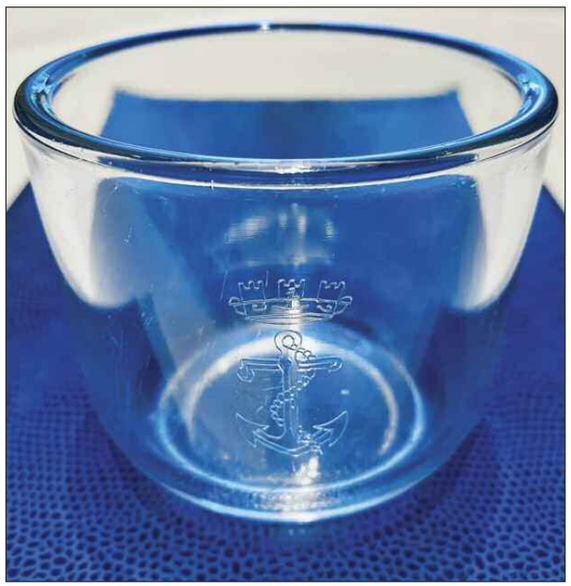
Vita, avventure e sorprese di un Ufficiale allo scafo

Gian Carlo Poddighe - Socio del Gruppo di Torino

L'incarico più difficile, a volte ingrato a volte pieno di soddisfazioni, per un Ufficiale del Genio Navale è quello di Ufficiale allo scafo. Un compito, che impone la perfetta e dettagliata conoscenza della nave in ogni suo aspetto e servizio, anche per quelli di non diretta pertinenza del Genio Navale, e che lo porta a essere sotto gli occhi e al servizio di tutti.
L'Ufficiale allo scafo dipende gerarchicamente dal Capo Servizio Genio Navale di bordo, ma funzionalmente non proprio: in effetti è a contatto diretto con il Comandante in seconda, figura incombente, severa e "onnipotente" nello specifico settore della vita di bordo, che pretende il perfetto funzionamento di ogni cosa e, giustamente, la massima sicurezza a bordo della quale è diretto responsabile.
Un dualismo di comando non semplice per il malcapitato che si trovi a servire in una nave, dove Capo servizio Genio Navale e Comandante in seconda non siano proprio in sintonia, come purtroppo non di rado accade. Vaso di coccio tra vasi di ferro, il povero Ufficiale allo scafo si trova spesso nella tragicomica posizione di doversi destreggiare quale Arlecchino servo di due padroni.
L'Ufficiale allo scafo deve, pertanto, essere onnipresente e onnifacente, destreggiandosi diplomaticamente sulle priorità evidenziate ora dall'uno ora dall'altro. La sua teorica dettagliata conoscenza della nave e di ogni sua apparecchiatura lo espone a essere chiamato in causa per qualsiasi minimo inconveniente: dalla lucidatrice a cera per il linoleum dei ponti, alle macchine del caffè, all'aria condizionata, dall'acqua calda che non arriva all'ultimo degli utenti, peggio, non arriva nel camerino dell'alta personalità temporaneamente a bordo (figuriamoci poi se questa è la moglie del Comandante).
Deve sapere tutto e il relativo funzionamento; è una specie di "112" chiamato costantemente in causa per qualsiasi emergenza o cosa che non si capisce...
Deve avere chiarissimo il programma giornaliero di bordo e di tutti i servizi.
Rientra nelle sue competenze assicurarsi il perfetto funzionamento dagli orinatoi, in maniera che siano tutti funzionali alla sveglia del mattino, al forno e all'impastatrice per la pizza notturna... passando per il pelapatate, il tritarifiuti o gli scarichi dei lavandini ostruiti, soprattutto dopo che una navigazione agitata li ha visti facile preda delle raccate incontenibili.

Un ottimo tirocinio per essere un perfetto uomo di casa, il marito che ripara qualsiasi cosa, il padre che aggiusta la bicicletta o i pattini dei bambini...
Per proteggersi le terga e prevenire al massimo i malumori generali, all'onnipresente (anche per reclami e rampogne) Ufficiale allo scafo non rimane altro rimedio che essere sempre in moto, girare come una trottola soprattutto dove sono concentrate le attività del momento, una sorta di prezzemolino presso qualsiasi reparto.
Girare, girare, salire e scendere scalette, andare in sentina, osservare lo scafo dall'interno e dall'esterno, dall'alberatura ai ponti, consigliare e convincere a fare ogni tipo di manutenzione; in questo errare per la nave anche in spazi angusti, dove i più non si azzardano non a entrare ma neppure ad aprire, molti dei quali sconosciuti alla maggior parte degli Ufficiali di bordo, bisogna avere la sensibilità del colpo d'occhio, si captano situazioni, si vengono anche a sapere i segreti di bordo, siano essi relativi a macchine, strumenti o persone.
Bisogna capire e captare ogni variazione di rumore, di vibrazioni, di temperatura ma anche dell'ordine o disordine normale di ciascun locale.
Avendo ben chiaro il quadro, un bel giorno venni destinato su una "grande" (per l'epoca) unità navale, "nuova di pacca", un concentrato di ogni confort, compresa la sino ad allora sconosciuta aria condizionata, la mensa equipaggio allestita come *self-service* e il locale di ritrovo separato dagli alloggi... imbarcato al momento della consegna senza aver avuto la tutela, l'ambientamento e l'apprendimento del periodo di allestimento: una bella sfida, soprattutto rispetto a "tutto il resto" – equipaggio e stato maggiore – che, invece, aveva vissuto il periodo dell' allestimento.
Responsabile (e colpevole, del caso) di tutto senza avere le conoscenza del resto del gruppo. In questo andare per scalette corridoi e passaggi angusti, un bel giorno mi capitò di vedere un bugliolo sistemato sulla branda più alta di un locale equipaggio, assicurato con il manico, esattamente posizionato sotto una flangia di una particolarissima tubolatura, di piccolo diametro in acciaio inossidabile "annegata" in un fascio di altre tubolature di maggior diametro e fasci cavi, quell'intrico normale nella parte a murata alta di ciascun locale.
Perfettamente consapevole e partecipe del disagio del povero marinaio di quella cuccetta nel caso di gocciolamento dalle flange, rientrando nella segreteria scafo controllai il brogliaccio delle segnalazioni di avarie e dei lavori in corso, per assicurarmi subito se ci fosse una segnalazione di perdite e una relativa richiesta di intervento: nulla. Diligentemente chiamai, allora, uno dei Sottufficiali del reparto e chiesi di andare a verificare l'entità della perdita e insieme al responsabile del casermaggio lo stato della branda interessata.
Quando il Sottufficiale inviato ritornò riferendomi che non c'era nessuna perdita, che la branda era perfettamente asciutta, ipotizzando che il bugliolo fosse stato dimenticato dopo una precedente riparazione, mi venne qualche dubbio, soprattutto perché pur nella rapida visione precedente avevo notato la cura e la destrezza con cui il manico era stato incastrato e fissato a cavallo tra i tubi, diventando quasi una sistemazione permanente e d'altra parte come il bugliolo, occupando quasi tutta l'altezza disponibile sopra la branda rendesse molto difficile il riposo dell'ancora ignoro titolare della branda.
Facendo lo zelante e definendo una rapida priorità delle cose da fare, innanzitutto decisi di verificare a cosa servisse quella particolarissima tubolatura, a partire dal

fluido che trasportava, da dove aveva origine, a dove arrivava e di conseguenza come sarebbe stato possibile intercettarla, per effettuare un eventuale smontaggio con successiva riparazione. In secondo ordine cercare di capire chi fosse il titolare della branda e perché non avesse segnalato l'inconveniente.
Abbastanza rapidamente scoprimmo che si trattava di una tubolatura veramente particolare, parte di un sistema tanto complicato da essere di qualità e concetto astruso, per un tipo di servizio allora una novità e oggi sparito dal novero di quelli di bordo: **la tubolatura vino!** (impianto spaziale a cui sono dedicate le note in calce, a gloria eterna del progettista e dell' enologo che lo ispirò).
Una breve digressione su una Marina che non c'è più: al momento della distribuzione pasti, alla tavola calda che era già una novità e un notevole miglioramento rispetto alla gamella delle vecchie unità da cui provenivo, era prevista una razione di vino sino a 250 cl, dosata da quel tozzo e meraviglioso bicchierone di vetro spesso – teoricamente infrangibile – che faceva parte delle dotazioni di mensa. Il vino veniva erogato a piacere sino al limite massimo della capacità del bicchiere da un rubinetto posizionato alla fine dello scorrimento lungo il banco di distribuzione.
Il rubinetto erogatore, sistemato sul banco di distribuzione della mensa equipaggio, era il terminale di un'apposita tubolatura che da quel locale, praticamente al centro nave, arrivava fino a prua estrema dove esisteva addirittura un locale dedicato (cala vino) allestito con un complesso assortimento di "botti" in acciaio inossidabile e di un altrettanto complesso sistema di pompe e raccordi, che permettevano di mantenere sempre piena e



praticamente in pressione detta tubolatura. Un impianto tanto complicato e costoso da essere secondo solo a quello del kerosene JP5 di recente adozione, destinato ai nuovissimi elicotteri a turbina.
Chiarito il "cosa" e il "come", era necessario passare al "perché" e, infine, all'intervento che risultasse necessario per l'ancora ignota riparazione: operazione non semplice che comportava smontaggi per accedere alla zona e, per questo, bisognava anche rintracciare il titolare della branda per procedere alle azioni necessarie.
Fu così che, dopo tanta preparazione, al momento di iniziare il giovane fuochista, designato come aiutante della "squadra" di riparazione, napoletano verace di un solo idioma, uno dei migliori e più sagaci membri del (mio) reparto, mi prese da parte...
Era uno dei miei "protetti", un ragazzo umile, di un intelligenza eccezionale pari solo alla sua totale mancanza di istruzione, capace di fare qualsiasi cosa, volontario in tutto, che non usciva quasi in franchigia: parlando a tozzi e bocconi, estraendo da un recesso tra due tubi una chiave a stella, mi confessò che quella era la sua branda, non quella assegnatagli ma conseguenza di un facile scambio data la scomodità della stessa e che quel bugliolo e la soprastante flangia erano la sua cantina personale.
La sua perfetta conoscenza (professionale e di reparto) delle tubolature nave lo aveva portato a scoprire il punto vulnerabile del circuito e così, nelle notti insonni, allentando con la chiave la tenuta della flangia, e provocando un piccolo trafilamento, subito controllato stringendo nuovamente i bulloni di tenuta, si concedeva una razione extra di vino, senza eccedere, e questo lo rilassava. Ma per favore mi prego di non svelare il suo segreto!
Risolsi la situazione, un po' imbarazzato, asserendo che con la chiave appena apparsa il giovane fuochista si era offerto volontario per andare a stringere le flange, incuneandosi negli stretti spazi senza obbligare nessuno, nemmeno i colleghi, a lunghi e faticosi smontaggi, e nel contempo, eliminando quel vistoso marchingegno del bugliolo incuneato tra brande, fasci tubi e passerelle cavi...
Ancora oggi non so quanto sia rimasto un segreto. Certamente il giovane fuochista non fu punito; l'intervento non ebbe seguito, il bugliolo sparì dalla vista e dalla circolazione, e io – sulla fiducia (mai tradita) – affidai al più che mai interessato la manutenzione, soprattutto all'origine, dell'impianto, in modo che non risultassero accessi anomali alla cala vino.

Il circuito vino: una follia enologica e costosissima

Con la successiva esperienza di progettista, mi sono spesso chiesto quali menti bacate, certamente almeno due e conniventi, abbiano potuto concepire quel sistema e quell' impianto, per fortuna non replicato sulle classi navali successive. Le colpe, condivise, ricadono sul progettista, ma anche su chi era responsabile sia delle approvazione e sia del controllo e accettazione. L'autore, o colpevole, intellettuale doveva essere un fine sommelier, forse mancato...
Il ragionamento soprastante era questo: per non trasformarsi in squisito aceto il vino non doveva correre il rischio di ossidazione, inoltre doveva essere agitato, a specchio libero, il meno possibile.
Il vino era fornito sfuso alle navi dal servizio di commissariato e doveva essere imbarcato con pompaggio attraverso apposita tubolatura e stivato in un numero X di contenitori, in acciaio inossidabile, di capacità totale pari all'autonomia in viveri, in questo caso, del *Carabiniere*.
Dopo il complesso calcolo della capacità, in tutte le sue variabili e interpretazioni, veniva deciso il numero dei contenitori principali, di imbarco e stoccaggio, che andavano sistemati in apposito locale, che evidentemente doveva essere separato, chiuso e areato (qualsiasi decimetro cubo risparmiato sarebbe stato prezioso). Un serbatoio principale aveva la capacità per *X1* giorni di razioni e, dovendo essere sempre mantenuto pieno a tappo (senza superficie di sbattimento e ossidazione) per prelevare il vino, doveva essere travasato in un numero di serbatoi per uso giornaliero uguale a *X1*; da ciascuno di questi serbatoi, giorno per giorno, il vino veniva travasato in altri due serbatoi di servizio, uno per l'erogazione alla seconda

colazione, l'altro per erogazione a pranzo. Questo complesso sistema di passaggi permetteva che a ogni travaso il serbatoio interessato venisse completamente svuotato, spurgato, lavato e nuovamente spurgato. Le tubolature e i raccordi di collegamento (un vero e proprio "clarinetto" su modello dell'oleodinamica dei sommergibili), rigorosamente in acciaio inossidabile, dovevano essere mantenuti sempre pieni, di fatto leggermente in pressione attraverso un piccolo polmone pneumatico, con due pompe di servizio: una principale e una di riserva (il concetto di duplicità, trattandosi di un "circuito" per un servizio essenziale di cui non era ipotizzabile l'interruzione! Lo stesso rigido concetto del carburante (JP5) per gli elicotteri allora in sperimentazione, sulla stessa nave...
Un costo folle di impianto, di condotta, di gestione e manutenzione... complicato dal fatto, non preso in considerazione, che non tutti i potenziali utenti bevevano vino e non tutti nella stessa misura, con ulteriore fonte di sprechi. Ovviamente non era necessario Leonardo da Vinci; nelle classi navali successive, anche prendendo primariamente in considerazione i consumi e i gusti dell'equipaggio, le bevande (non più solo vino) vennero imbarcate e conservate in lattine, cartoncini o bottigliette di facile comune stivaggio e minimo costo di manipolazione, offrendo agli utenti anche un ventaglio di scelte.
Anche la cala vino e le tubolature vino ricordi di "...una Marina che non c' è più...", ma questa volta per fortuna in meglio.

La guerra per gli Italiani

Paolo Pagnottella - Socio del Gruppo di Roma e Componente Nazionale Sommergibilisti

Ho preso parte alla cosiddetta "prima guerra del Golfo" quella, per ricordare tempo e avvenimenti, che andammo a "combattere" nel Golfo Persico nel 1987/88 con parte della nostra flotta a protezione dei mercantili italiani che vi transitavano, proditoriamente attaccati dai barchini dei Pasdaran iraniani. Facevo parte dello staff del Comandante del 18° Gruppo Navale, l'Ammiraglio Angelo Mariani, imbarcato inizialmente sulla Fregata *Grecale*.

Non ci fu bisogno di sparare un solo colpo, a onor del vero, per far desistere i provocatori, ma noi eravamo pronti e addestrati a farlo (come ovvio solamente su autorizzazione di Roma), a dimostrazione che un uso intelligente ma deciso della flotta serve (e come se serve) a dare un contributo di peso alla politica di uno Stato. Ciò che mi è sempre rimasta impressa nella memoria è la partenza del Gruppo Navale da Taranto, con tanto di apertura straordinaria del ponte girevole, e la folla straripante di gente sulle due sponde dello stesso. Da una parte tante persone in religioso e imbarazzante silenzio, ma dall'altra anche e soprattutto molta gente urlante, che profferiva insulti, minacce, sventolava bandiere rigorosamente rosse e brandiva cartelli inneggianti all'art.11 della Costituzione, che noi militari violavamo palesemente (a loro detta) sotto gli occhi di tutti. Le telecamere seguivano questi "scalmanati" quasi con morbosa attenzione, i commentatori si chiedevano se tutto questo "mostrare i muscoli" fosse lecito, l'opinione pubblica era frastornata, timorosa e divisa. Ricordo però che, in contemporanea alla nostra partenza nella confusione organizzata, la televisione avesse realizzato un collegamento con il nostro inviato nel Regno Unito, che si trovava a Portsmouth dal cui porto stavano salpano le unità di Sua Maestà Britannica, partenza salutata da tutte le scolaresche che agitavano bandierine con l'"Union Jack" sulle rive, cantavano "God save the Queen", mentre le mogli dei marinai schierati sui ponti delle navi rilasciavano dichiarazioni di orgoglio e fierezza. Mi sentivo umiliato nel constatare che partivamo tutti

per lo stesso scopo, ma ricevevamo invece così diverso viatico. Allora sono andato a rileggere con attenzione proprio quel citatissimo articolo della nostra legge fondamentale e ho maturato nel tempo la seguente convinzione: "L'Italia ripudi la guerra" è un'affermazione perentoria con la quale si apre (ma si apre solamente) il citatissimo articolo. A questo primo assunto fanno sistematicamente e rumorosamente riferimento tutti i cosiddetti pacifisti, in servizio permanente o di complemento occasionale, ogni volta che si profili una qualsiasi forma di partecipazione dell'Italia a iniziative internazionali che comportino la presenza (con ovvio e collegato possibile eventuale impiego) della forza militare. È stato così per i due successivi interventi nel Golfo in seno alla coalizione americana anti Saddam, (Desert Shield e Desert Storm, realizzati previa delibera delle Nazioni Unite); non mi sembra sia stato così viceversa nel caso della cosiddetta "guerra umanitaria" nel 1999, promossa dal democratico presidente americano Clinton (senza peraltro alcuna copertura ONU) contro la Serbia, rea di violenze sui kosovari, guerra alla quale l'Italia prese parte tanto attiva da bombardare, assieme agli aerei alleati, Belgrado e altre città della Serbia (con una notevole perdita di vite umane, soprattutto fra i civili). Bis in idem nel 2011, quando un riluttante Berlusconi schierò l'Italia al fianco delle altre potenze nella (mai dichiarata) guerra a Gheddafi, su iniziativa dell'altro democratico presidente americano Obama, già titolare del premio Nobel per la Pace; iniziativa del tutto contraria agli interessi nazionali e foriera di incalcolate conseguenze che ancor oggi paghiamo a caro prezzo. Il silenzio dei nostri "scalmanati" fu unanime.

Osservo però che questo non sembra in contrasto, almeno sotto il profilo formale, con l'articolo 11 della nostra Carta, se solo ci prendessimo l'onere di leggerlo per intero. " L'Italia ripudia la guerra come strumento di offesa alla libertà degli altri popoli e come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali; consente, in condizioni di parità con gli altri Stati, alle limitazioni di sovranità necessarie a un ordinamento che assicuri la pace e la giustizia fra le Nazioni¸ promuove e favorisce le organizzazioni internazionali rivolte a tale scopo". Si tratta dunque, a ben leggere, di un ripudio non assoluto, tanto che si può legittimamente arguire che, nell'ipotesi che non ricorrano le due condizioni esposte, ci viene in aiuto la lettura dei successivi articoli 78 e 87 della citata Costituzione. Il primo dice che le Camere possono deliberare lo stato di guerra e il secondo che il Presidente della Repubblica lo dichiari una volta che le Camere lo abbiano deliberato. Più in chiaro, una volta che sia appurato non esservi controversie internazionali (cioè le pretese di uno Stato contro un altro, affidabili a un arbitrato internazionale) e quando l'uso della forza militare sia rivolto a difendere (e non a offendere) la libertà di altri popoli, la guerra diviene legittimamente possibile (al parlamento spetta poi stabilire se opportuna o doverosa). Queste considerazioni non sono state ritenute valide nel caso delle due guerre del Golfo, mentre sarebbero state accettate in occasione dell'attacco alla Serbia e alla Libia di Gheddafi. Continuo a ritenere che le due guerre del Golfo siano state tutt'altro che "imperialiste" (etichetta cara a chi vuole marcare qualcosa a lui sgradito), ma avessero come scopo proprio la tutela di popoli cui era stata soppressa la libertà e non fossero quindi in contrasto con la norma contenuta nella Costituzione, mentre continuo a nutrire ancor oggi forti perplessità

Art. 11

L'Italia ripudia la guerra come strumento di offesa alla libertà degli altri popoli e come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali; consente, in condizioni di parità con gli altri Stati, alle limitazioni di sovranità necessarie ad un ordinamento che assicuri la pace e la giustizia fra le Nazioni; promuove e favorisce le organizzazioni internazionali rivolte a tale scopo.

a inquadrare in un contesto di aderenza al dettato costituzionale gli attacchi a Belgrado e alla Libia. A questo punto, volendo allargare la riflessione, mi sembra evidente che, in realtà non esista quasi alcuna iniziativa "muscolare", che non possa essere giustificata e finalizzata a obiettivi non in contrasto con i due "divieti" posti dall'art.11 della nostra Costituzione. Dipende tutto da... chi deve decidere e da come si presentano le situazioni, ma soprattutto da come vengono rappresentate alla pubblica opinione. Mi verrebbe voglia di suggerire a tutti coloro che veramente amano la pace di non limitarsi al ritornello del "ripudio della guerra", ma di approfondire il contesto internazionale di riferimento.

La battaglia di Mezzo Giugno

12-16 giugno 1942

Roberto Domini - Socio del Gruppo di Vittorio Veneto

La cosiddetta "Battaglia aeronavale di Mezzo Giugno" è costituita da una serie di scontri avvenuti nel Mediterraneo Centrale nel giugno del 1942. Agli eventi parteciparono forze dell'Asse, dell'Impero britannico e polacche.
La motivazione strategica italiana risiedeva nella volontà di impedire, per mezzo di un blocco aeronavale, che le forze di base a Malta fossero rifornite logisticamente sia da Alessandria d'Egitto sia da Gibilterra, così da rendere più problematica alle predette forze lo svolgimento di azioni contro le navi che trasportavano i rifornimenti dall'Italia in Africa, quale indispensabile sostegno logistico alle truppe dell'Asse.

L'avanzata delle truppe di terra, iniziata sul fronte di Ain el Gazala[1] il 28 maggio 1942, vedeva le forze puntare su Tobruch al fine di riconquistare la piazzaforte (come poi effettivamente avvenne in data 21 giugno), in vista del successivo tentativo di sfondare il fronte egiziano e di conquistare così Alessandria.
Nella prima metà di giugno la situazione a Malta era diventata molto difficile a causa della scarsità di ogni tipo di materiale. I britannici avevano necessità di rifornire l'isola nella speranza di poter continuare a rappresentare una reale minaccia ai rifornimenti avversari verso la Libia, ridando coraggio e fiducia alla popolazione stremata.
Si diede, quindi, il via a due operazioni: la prima da occidente, denominata *Harpoon,* con il convoglio W.S. 19/Z entrato in Mediterraneo da Gibilterra il 12 giugno '42 (era partito dalla foce del fiume Clyde in Scozia il 5 giugno) e la seconda da oriente, denominata *Vigorous,* con il convoglio M.V. 11 in partenza da Haifa, Porto Said e Alessandria d'Egitto il giorno 11 giugno '42.

La pianificazione britannica prevedeva l'arrivo contemporaneo a Malta dei due convogli, che avevano iniziato la navigazione nel Mediterraneo, scortati da imponenti forze navali appartenenti alla forza H e alla *Mediterranean Fleet* rispettivamente di base a Gibilterra e ad Alessandria, allo scopo di costringere le forze navali e aeree avversarie a dividersi per intercettarle.
La Regia Marina, informata sugli eventi, si dispose a impedire con la massima energia i propositi britannici, pianificando un'operazione di contrasto, basata su forze di superficie e subacquee, di concerto con la Regia Aeronautica e il Corpo aereo tedesco.
La forza principale, comandata dall'ammiraglio Angelo Iachino, doveva attaccare il convoglio a oriente (*Vigorous*), mentre l'Ammiraglio Da Zara doveva occuparsi del convoglio a occidente (*Harpoon*).
Non sarebbe corretto se non ricordassimo che la Marina era a quel tempo già molto condizionata dalla mancanza di nafta per le sue navi. Tale aspetto era diventato un incubo assai presente negli equipaggi e un forte limite operativo per i pianificatori. Ciò limitava di fatto l'impiego a un numero ridotto di unità navali (le forze in campo sono indicate nelle tabelle a destra).

Non appena usciti in mare da Taranto, il gruppo "Iachino", diretto a oriente, venne sottoposto ad attacchi sia di aerosiluranti britannici, che nella giornata del 15 giugno ottennero un grande successo con l'immobilizzazione e il successivo affondamento del *Trento* sia di bombardieri

Note

1 Romeo Bernotti, *Cinquant' anni nella Marina Militare*, Casa Ed. Mursia, Milano, 1971, pag. 301.

Forza dell'Asse

Ammiraglio di squadra Angelo Iachino - Flotta	
TIPOLOGIA UNITÀ	**NOMINATIVO UNITÀ**
Corazzate	*Vittorio Veneto - Littorio*
Incrociatori pesanti	*Trento - Gorizia*
Incrociatori leggeri	*Garibaldi - Duca d'Aosta*
Caccia	*Folgore - Legionario - Freccia - Saetta - Alpino - Bersagliere - Pigafetta - Mitragliere Aviere - Camicia Nera - Geniere - Corazziere*
Ammiraglio di divisione Alberto Da Zara - VII divisione incrociatori	
TIPOLOGIA UNITÀ	**NOMINATIVO UNITÀ**
Incrociatori leggeri	*Eugenio di Savoia - Montecuccoli*
Caccia	*Vivaldi - Maloncello - Zeno - Oriani - Ascari - Gioberti - Premuda*
ALTRI MEZZI	
Sommergibili - Aerei: circa 350 italiani e 150 tedeschi	

Forze Alleate

CONVOGLIO HARPOON al comando dell'Ammiraglio Curteis	
TIPOLOGIA UNITÀ	**NOMINATIVO UNITÀ**
Corazzate	*Malaya*
Portaerei	*Argus - Eagle*
Incrociatori leggeri	*Kenia - Liverpool*
Incrociatori contraerei	*Chaarybdis - Cairo*
Caccia	21 Cacciatorpediniere
Posamine veloce	*Welshman*
Mercantili	6 navi di cui una cisterna US (*Kentucky*)
CONVOGLIO VIGOROUS al comando dell'Ammiraglio Philip Vian	
TIPOLOGIA UNITÀ	**NOMINATIVO UNITÀ**
Incrociatori	*Cleopatra - Dido - Hermione - Euryalus - Arethusa - Newcastle - Birmingham - Coventry*
Caccia	26 Cacciatorpediniere
Corvette	4
Dragamine	2
Nave civetta	*Centurion* camuffata da Corazzata

Angelo Iachino
Ammiraglio di squadra

Nato a Sanremo nel 1889 entra in Accademia Navale a soli 15 anni uscendone nel 1907 con il grado di Guardiamarina. Partecipa alla Guerra Italo turca del 1911 e alla Prima Guerra Mondiale meritando una medaglia d'argento al V. M. Comanda la cannoniera *Ermanno Carlotto* dislocata a Tientsin in Cina dove fu Addetto Navale dal 1923 al 1928. Prese parte alla guerra civile spagnola al comando di due gruppi navali. Comandò l'Accademia Navale. Ammiraglio di Squadra nel 1939, assunse il comando della Squadra navale che lasciò nel 1943 all'ammiraglio Carlo Bergamini. Nella battaglia di Mezzo Giugno aveva il ruolo di Comandante in mare della Forza Navale italiana.

Alberto Da Zara
Ammiraglio di divisione

Nato a Padova nel 1889 entra in Accademia Navale nel 1907 uscendo nel 1911 con il grado di Guardiamarina. Partecipa alla Guerra Italo turca del 1911 imbarcato su corazzate e alla Prima Guerra Mondiale su mezzi leggeri meritando sul campo la promozione a T.V. Tra le due guerre partecipa a operazioni nel Dodecanneso e in Cina a Tientsin. Nel 1933 assume il comando dell'incrociatore *Duca d'Aosta* e legherà da questo momento la sua carriera a quella di questa tipologia di unità navali. Nel settembre 1943 è l'ufficiale imbarcato più anziano alla morte di Bergamini e tratta la resa con la controparte britannica. Uomo versatile, creativo, affascinante e poco malleabile è stato un grande scrittore. La sua fama è legata al suo ruolo di comando alla VII divisione incrociatori nello scontro di Pantelleria.

Philip Vian
Vice Admiral

Nato a Londra nel 1894 specializzato in artiglieria, comandò alcuni Cacciatorpediniere ottenendo risultati di grande efficacia, tra cui lo scontro che vide l'affondamento della *Bismarck*.
Nella Seconda Guerra Mondiale operò soprattutto in Mediterraneo al comando di una divisione incrociatori impegnati nelle scorte convogli e a difesa degli sbarchi in Italia. Finita la guerra in Italia ha operato nel Pacifico. È stato a capo della *Home Fleet* e nel board dell'Ammiragliato con il ruolo di responsabile delle forze aeronavali. Nella battaglia di Mezzo Giugno aveva il ruolo di Comandante in mare della Forza navale britannica.

basati a terra che colpirono il *Littorio* sulla «torre prodiera da 381, con pochi danni».[2]
Vi fu grande determinazione da parte italiana e la flotta giunse sino alla massima distanza consentita dall'autonomia dei cacciatorpediniere sulla direttrice verso Alessandria. Gli efficaci attacchi aerei e dei sommergibili, unitamente al timore di doversi scontrare con forze superiori, portò l'ammiraglio Vian, al comando del convoglio *Vigorous*, alla decisione di rientrare ad Alessandria senza dare seguito alla missione a lui assegnata di rifornire Malta.
L'operazione *Vigorous* non raggiunse, quindi, lo scopo prefisso, perdendo «un incrociatore, due mercantili e due cacciatorpediniere e, in più, sette delle sue navi erano state danneggiate».[3]
A occidente, invece, la forza H di scorta al convoglio *Harpoon*, ridottasi al solo incrociatore *Cairo* e nove caccia (per il rientro a Gibilterra della Forza principale), si scontrò con la VII divisione incrociatori al comando dell'ammiraglio Alberto Da Zara in quella che venne chiamata la battaglia di Pantelleria. L'azione, se da un lato non riuscì a fermare il convoglio che giunse comunque alla Valletta, seppur assai ridotto, dall'altro evidenziò un cambio di passo mostrando una *Royal Navy* che arretra di fronte all'aggressività della Regia Marina.
L'evento è suddivisibile in tre fasi successive e portò all'affondamento della maggioranza delle navi del convoglio (dei sei mercantili iniziali solo due si salvarono, giungendo in porto a Malta).
Non essendo riuscito a impedire il loro arrivo, si potrebbe imputare a Da Zara di aver sbagliato nel concentrare la sua attenzione sulle navi militari avversarie: in fondo la sua missione riguardava l'annientamento del convoglio. Il dilemma che probabilmente visse l'Ammiraglio in mare a Pantelleria fu quello, infatti, se attaccare le navi di scorta o il bersaglio pagante.
In sua difesa scese in campo l'ammiraglio Romeo Bernotti, uno dei massimi rappresentanti del pensiero navale nazionale. Egli scrisse: «Nella situazione anglo-italiana in generale e particolarmente nella battaglia di Pantelleria, l'attacco al convoglio aveva preminente importanza, perché da esso dipendeva la capacità di resistenza di Malta. Ma per attaccare il convoglio bisognava fare i conti con un nemico manovriero; il convoglio era difeso da incrociatori e inoltre i maggiori cacciatorpediniere lanciandosi all'attacco si interposero tra il convoglio e gli incrociatori italiani. L'ammiraglio Da Zara attaccò dunque le navi da guerra, non già perché volesse trascurare il convoglio, ma perché non poteva fare diversamente. [...] comunque è certo che la condotta della settima Divisione navale nelle acque di Pantelleria torna ad onore della Marina italiana per lo spirito aggressivo, l'abilità e la tenacia con cui l'azione fu combattuta».[4] A ciò si deve aggiungere che, ragionando da seduti a casa propria e in possesso di dati

Incrociatore *Trento* in navigazione

Savoia Marchetti SM 81

e informazioni, tutto appare chiaro, ma le circostanze al momento dell'evento tra le ondate, la scarsa visibilità a causa della nebbia utilizzata dagli avversari, il pericolo di essere colpiti, ecc. rendevano le decisioni frutto di un apprezzamento di situazione complesso e necessariamente condizionato dalla situazione vissuta.

Ciò che è importante sottolineare è che il blocco su Malta fu molto efficace: solo 2 navi giunsero in porto delle 15 partite. Tutto questo fu possibile per le seguenti ragioni:

- uso coordinato dei mezzi aerei;
- impiego di sommergibili e MAS sia nell'attaccare il nemico senza tregua sia a scopo informativo comunicandone posizione, rotta e velocità;
- impiego più aggressivo, «risoluto ed efficace»[5] delle forze navali italiane, nonostante il pericolo rappresentato dagli aerosiluranti britannici, che portò a uno scontro diretto che vide la *Royal Navy* porsi sulla difensiva, atteggiamento raro a verificarsi;
- efficacia degli sbarramenti di mine nello stretto di Sicilia.

Regia nave *Littorio*

La battaglia di Mezzo Giugno evidenziò i sottonotati punti salienti:

- l'effetto sempre più efficace dell'aereo quale arma da utilizzare nelle operazioni navali e per il suo ruolo determinante negli affondamenti, indicando chiaramente che l'impiego delle portaerei era divenuto irrinunciabile;
- necessità di dotare le unità navali di difese antiaeree adeguate;
- l'importanza della logistica, in quanto la scarsità di nafta per le unità italiane e di siluri per la Regia Aeronautica ridusse gli effetti operativi della flotta e i suoi successi;
- l'assenza di una chiara situazione portò a titubanza e a incertezze; in questo caso fu la *Mediterranean Fleet* che, in mancanza di una visione chiara, decise di rientrare ad Alessandria e di "rifiutare" di fatto il combattimento;
- l'utilizzo coordinato di mezzi minori e la ricerca di mezzi e armi di nuovo tipo portò vantaggi evidenti;
- sebbene si sia verificato uno scontro tra unità dotate di cannoni, "Mezzo Giugno" conferma il tramonto della battaglia tradizionale, così come nella coeva battaglia di Midway;
- il mancato rifornimento a Malta, nei termini sperati, rappresentò una sconfitta per la *Royal Navy,* in quanto non diede seguito all'obiettivo pianificato;

Note

2 Ibidem, pag. 302.
3 James J. Sadkovich, *La Marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Feltrinelli Ed., Roma, 2014, pag. 380.
4 Romeo Bernotti, *La guerra sui mari*, Tirrena Ed., Livorno, 1949, pag. 249-250.
5 Ibidem, pag. 249.

Cerimonia della vittoria

- contemporaneamente il blocco italiano all'isola, pur efficace, aveva messo in luce alcune vulnerabilità, in quanto due navi trasporto giunsero comunque a destinazione.

Note

6 Alberto Da Zara, *Pelle d' ammiraglio*, Mondadori Ed., Milano, 1949, pag. 354.

Si può, quindi, parlare sul piano tattico di una vittoria italiana e di una sconfitta britannica, in quanto le perdite britanniche furono decisamente superiori a quelle italiane (6 mercantili, 1 incrociatore e 4 caccia a fronte di un solo incrociatore italiano), ma entrambe le marine patirono una sconfitta strategica, in quanto non furono in grado di ottemperare alla missione assegnata.
Se da un lato il successo delle operazioni terrestri dell'Asse in Egitto indica che le linee di comunicazione marittima tra l'Italia e la Libia furono protette adeguatamente e rese sicure, consentendo l'arrivo delle merci indispensabili allo sforzo bellico, dall'altro si può presumere che le due navi giunte a Malta non siano state sufficienti ad assicurare un efficace sostegno logistico, indispensabile ai mezzi di contrasto al traffico mercantile italiano.
Va sottolineata positivamente l'aggressività evidenziata dalla Regia Marina, che costrinse la *Royal Navy* a una cautela, a cui storicamente non era abituata.
L'ammiraglio Da Zara ci lasciò una bella e franca testimonianza dello spirito con cui affrontò quell'evento. Da sempre vicino agli ufficiali britannici per la comune passione per l'equitazione e per le sue esperienze internazionali, era perfettamente conscio delle difficoltà di riuscire a vincere una guerra sul mare come quella che la Marina combatteva da ormai due anni.
La sua sintesi di ciò che un buon ufficiale di marina dovrebbe fare, credo sia un insegnamento che non dovrebbe andare disperso.
«Non posso qui non ricordare che, dopo Pantelleria, uno dei miei oppositori congratulandosi con me per i risultati della battaglia, rievocò quelle che riteneva fossero ormai preoccupazioni svanite e idee rinnegate. Rimase quindi molto meravigliato quando gli risposi che malgrado tutto continuavo a non credere nella vittoria e che, per ciò che poteva essere stato ed essere ancora il mio compito, ricordasse [che pur non credendo nella vittoria o nella bontà delle scelte dei capi, il compito di un buon soldato è quello di metter da parte ogni dubbio, ogni idea politica e pensare solo, N.d.A.] ... a compiere il proprio dovere».[6]

Nello scontro di "Mezzo Giugno" la Regia Marina, nonostante non sia riuscita ad attuare il blocco dell'Isola di Malta, seppe fare il suo dovere assai bene e fu capace di sovrastare la *Royal Navy*, che si dimostrò meno aggressiva che in passato e meno disposta a rischiare.
Una lezione questa da non disperdere a da attuare sempre sul mare, dove non esistono strategie difensive ma solo offensive, anche se sviluppate per fini che possono essere difensivi.

Graziella Lo Vavo
LA LAGUNA TACEVA
Storia d'amore tra Luigi Rizzo e Giuseppina Marinaz
Armenio Editore

La figura di eroe e di grande marinaio dell'ammiraglio Luigi Rizzo è ampiamente conosciuta soprattutto nel "mondo" della Marina Militare, ma viene ricordata anche in alcuni settori della società civile. In molti testi sono raccontate le sue imprese, fra le quali spicca quella del 10 giugno 1918 al largo di Premuda, nella quale attaccò e affondò la corazzata austriaca *Szent István*. In questo giorno, come noto, ricorre la festa della Marina Militare.
Il libro "La laguna taceva" descrive, però, soprattutto l'uomo, con le proprie emozioni, sensibilità, preoccupazioni e sentimenti. L'autrice, grazie ai ricordi raccolti dalla contessa Guglielmina Maria Rizzo di Grado e di Premuda, figlia dell'Ammiraglio Rizzo, descrive con naturale semplicità e incisiva intensità alcuni anni della vita di colui che sarebbe, poi, divenuto un eroe. Il romanzo, ambientato durante la prima guerra mondiale, ha come cornice Grado, cittadina ora del Friuli Venezia Giulia, che però in quegli anni era terra di confine, tanto contesa, divenendo teatro di momenti difficili per le famiglie italiane.
Il protagonista principale è il giovane tenente siciliano Rizzo, che, animato da un convinto patriottismo, si fa apprezzare dai suoi Superiori per le sue indubbie elevate qualità militari. Come personaggi di rilievo spiccano Giuseppina Marinaz, fidanzata e poi divenuta moglie, e il padre di Lei, il dottor Angelo Marinaz. Entrambi risultano fondamentali per il ruolo che hanno nel romanzo.
Alcuni flash relativi all'infanzia di Luigi Rizzo, come il giocare con gli amichetti con le nocciole e i bottoni, che una volta finiti venivano staccati di nascosto dal vestito, pongono le basi per raccontare l'uomo Rizzo. Riporto solo alcuni particolari aspetti, allo scopo di rendere l'idea delle qualità umane raccontate.
Il corteggiamento a Giuseppina, condotto sempre in modo molto attento nel parlare e nell'assumere atteggiamenti e comportamenti idonei per non rischiare di rovinare un legame appena avviato, la decisione di sposarsi prima di momenti peggiori per assicurare un sostentamento economico alla moglie in caso di sua morte, la giovanile goliardia di utilizzare una bicicletta per giungere in chiesa in tempo per il matrimonio, la sensibilità mostrata nei riguardi di Fifì, un cane randagio visto in difficoltà e poi divenuto il suo fido amico e mascotte.
Giuseppina, figura femminile di grande spessore e coraggio nonostante la giovine età, che poco più che diciasettenne (insieme ad altre "*mamole*") issa il tricolore sulla sommità del campanile della chiesa di Santa Eufemia per far sapere ai soldati italiani che gli austriaci si erano ritirati da Grado. Innamorata di Rizzo, gli è sempre vicina. Profonda tenerezza suscita l'immagine nella quale Giuseppina, scappando in fretta da Grado subito dopo il matrimonio, vede cadere in acqua e scomparire dalla sua vista il baule, che contiene tutta la sua dote da sposa. Il dottore Marinaz rappresenta la fierezza dell'italianità, che essendo stato costretto dagli Austriaci, come tutti i connazionali, a modificare il proprio cognome (quello originario era Marina), decide di continuare a esercitare la propria professione nel profondo rispetto della deontologia professionale, per la quale un medico interviene a prescindere dalla nazionalità del paziente. Il romanzo, la cui lettura scorre facile, ci fa scoprire le belle qualità umane dell'Ammiraglio Rizzo, che non a molti erano note, e l'importanza di un amore vero e così forte, che consente di superare ogni ostacolo

Pierluigi Rosati

Lorenzo Bovi
SICILIA.WW2
I tedeschi ad Augusta e Porto Empedocle
Edizioni Ardite

Una pagina importante della storia marittima durante la Seconda Guerra Mondiale, non molto conosciuta, che ho avuto modo di apprezzare. Il volume è dedicato alla presenza delle motosiluranti tedesche, nelle basi di Augusta e Porto Empedocle. Il libro arricchisce la collana di testi dello stesso autore, che ha raccolto molte fotografie, provenienti da diverse fonti, anche da album di militari tedeschi. L'impiego delle Motosiluranti tedesche, in quell'area del Mediterraneo, ha segnato un momento importante per la grande base di Augusta e per quella di Porto Empedocle nel periodo dal 1941 al 10 giugno del 1943. Nel libro vengono descritte le azioni di guerra svolte dai mezzi sottili nelle numerose missioni in prossimità sia dell'isola di Malta sia nelle acque del Nord Africa, con esiti a volte positivi altri negativi. Interessante anche la descrizione delle modalità con cui le unità navali siano giunte, con navigazione fluviale, dai cantieri navali tedeschi di Lurssen di Bremen a Port St. Louis, vicino Marsiglia. Successivamente trasferite, via mare, all'arsenale di La Spezia per completare l'allestimento. Degno di rilievo anche la descrizione dell'apparato logistico che ha anticipato l'arrivo delle motosiluranti. Questo per rendere i marinai tedeschi autonomi nella missione in terra italiana, con l'arrivo di ben 120 vagoni ferroviari, contenenti materiali più disparati di approvvigionamento, in Sicilia, ad Augusta, quale base operativa. Tra le numerose foto contenute nel testo, di effetto sono le immagini che riprendevano l'area di Torrevecchia ad Augusta, dove era la base dei mezzi e alloggiava il personale.
È presentata anche, con dovizia di particolari, l'attività svolta dai mezzi navali nella base di Porto Empedocle. La città, per l'attività svolta in quel contesto storico e successivamente, è stata insignita dal Presidente della Repubblica Medaglia d'Argento al Merito Civile "Chiaro esempio di spirito di sacrificio ed elette virtù civiche. 1940/1943". In tale contesto vengono ricordati anche alcuni incidenti occorsi agli aerei della Luftwaffe. Degne di attenzione sono i racconti della vita dei militari, con le visite ai centri storici e archeologici, con la partecipazione a cerimonie funebri con gli onori dovuti ai caduti e la rappresentanza dei militari.
Un vivo ringraziamento agli autori Lorenzo Bovi, Giovanni Calaova, Gianluca Camilleri, con la collaborazione di Calogero Conigliaro e Giuseppe Todaro dell'Associazione culturale "SICILSTORIA", per aver fatto rivivere con trasporto e chiarezza di particolari la presenza di uomini e mezzi navali dell'allora alleato nelle basi di Augusta e Porto Empedocle. Una pagina importante che si inserisce nella storia di guerra della nostra bella terra di Sicilia negli anni 1941-43.

Nicola Guzzi

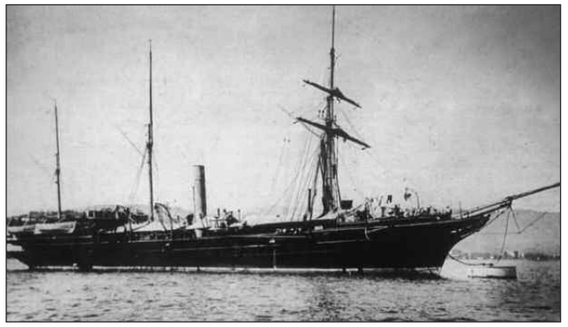
Accadde oggi

Rubrica a cura di

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

1 giugno 1866

In previsione del conflitto (3ª Guerra d'Indipendenza) contro l'Austria Ungheria, il piroscafo a elica *Washington* (1400 t, ex francese *Helevetie*) precettato per l'Armata di Operazione, al comando del luogotenente di vascello Felce Zicavo, è modificato in nave *Ospedale Natante* con una capacità di 100 posti letto. Il presidio sanitario e religioso è composto da cinque medici, un farmacista, un cappellano e 20 infermieri. È la prima nave ospedale della Regia Marina.



2 giugno 1955

Consegna della Bandiera di Combattimento al Smg. *Tazzoli* da parte del Gruppo di Mantova

4 giugno 1889

Alla corazzata *Duilio* viene consegnata a La Spezia, nel corso di un solenne cerimonia, la bandiera di combattimento offerta da un comitato di signore milanesi.

4 giugno 1988

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Danaide* da parte del Gruppo di Vimercate.

6 giugno 1861

Muore a Torino, a causa di febbri malariche non adeguatamente curate, Camillo Benso conte di Cavour, a meno di 51 anni, **primo ministro della Regia Marina**, cui va riconosciuta anche un'operosa tessitura della struttura della Forza Armata, che si riprometteva di perfezionare a mano a mano che le circostanze glielo avessero consentito. Prima che la malattia lo colpisse, Cavour aveva trovato tempi e modi anche per delineare il nuovo programma di rinnovamento della flotta, che sarà poi ripreso e reso più organico dal viceammiraglio Carlo Pellion di Persano, futuro ministro.

6 giugno 1971

Consegna della Bandiera di Combattimento a Grupelicot Cinque da parte dei Gruppi di Crema e Sarzana.

7 giugno 1890

Nell'arsenale militare marittimo di Taranto è inaugurato il bacino in muratura *Principe di Napoli*. Finalmente nell'area dell'Italia meridionale è in opera un bacino idoneo ad accogliere le grandi navi e che porrà fine al monopolio britannico mantenuto nel settore dalla presenza di quello di Malta.

7 giugno 1978

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Stromboli* da parte del Gruppo di Palermo.

10 giugno 1918

L'azione di Premuda

La più brillante e audace azione navale della Prima Guerra Mondiale. La notte fra il 9 e il 10 giugno 1918 una sezione di due MAS al comando del Capitano di Corvetta Luigi Rizzo lasciava il porto di Ancona, dirigendosi verso l'isola di Premuda, dove avrebbe dovuto effettuare un normale rastrellamento allo scopo di accertare la presenza in zona di campi minati.
Durante le operazioni di rastrellamento le unità intercettarono la potente squadra navale austriaca composta da due corazzate, un cacciatorpediniere e sei torpediniere che, uscita dalla base nemica di Pola, stava dirigendo verso il Canale di Otranto. Ebbe così origine una delle più brillanti azioni navali della prima guerra mondiale, nel corso della quale, a conclusione di un attacco condotto con incredibile audacia e grande perizia, il Comandante Rizzo silurò e affondò la corazzata "Santo Stefano".
A Luigi Rizzo, già decorato con medaglia d'oro al valor militare per aver forzato sei mesi prima il porto di Trieste, affondandovi la Corazzata *Wien*, venne attribuita, per questa impresa una seconda medaglia d'oro.
A Premuda Rizzo risolse, senza saperlo, un problema ben più importante dell'affondamento di una singola nave, poiché l'impresa modificò profondamente l'attuazione di un piano politico e strategico che avrebbe portato le forze austriache, con ogni probabilità, a ottenere la supremazia navale in Adriatico e forse nel Mediterraneo.
La flotta austriaca, infatti, si trovava in mare nel supremo tentativo di uscire da una lunga e umiliante situazione d'inerzia. Il piano dell'Ammiraglio Horty era chiaro: attaccare all'improvviso le unità di vigilanza del Canale di Otranto e le forze leggere di protezione italo-franco-inglesi distruggendole prima che la parte più consistente della flotta alleata, concentrata a Taranto e a Corfù, potesse intervenire. I siluri di Luigi Rizzo, colpendo una importante aliquota delle forze austriache e facendo crollare l'elemento sorpresa, troncarono l'impresa sul nascere, costringendo la flotta austriaca a rinunciare definitivamente all'ambizioso progetto. L'azione di Premuda convinse, inoltre, definitivamente gli alleati a lasciar cadere la questione relativa all'istituzione dei comandi navali in Mediterraneo lasciando il totale controllo dell'Adriatico all'Italia.
Ammirato dall'azione messa in atto da Luigi Rizzo il Comandante in Capo della Grand Fleet, l'Ammiraglio inglese David Beatty fece giungere all'Ammiraglio Cusani Visconti, Comandante della Flotta italiana, il seguente telegramma: "La Grand Fleet porge le più sentite congratulazioni alla flotta italiana per la splendida impresa condotta con tanto valore e tanta audacia contro il nemico austriaco".
L'impresa di Premuda rimase un fatto poco noto alla grande massa del popolo italiano, fino a quando, nel 1939, la data dell'azione fu scelta come festa della Marina Militare.

Istituzione della "Giornata della Marina Militare"

L'istituzione della "Giornata della Marina Militare" risale al 13 marzo 1939. All'epoca ogni singola Forza Armata ebbe l'opportunità di scegliere il giorno in cui celebrare la propria festa: per la Marina Militare fu indicata la data del 10 giugno quale ricordo di una delle più significative ed ardite azioni compiute sul mare nel corso della 1ª Guerra Mondiale: l'impresa di Premuda.
Precedentemente al 1939, la festa della Marina veniva celebrata il 4 dicembre, festa di Santa Barbara patrona della Forza Armata.
Istituita la giornata celebrativa e scelta la data 10 giugno, la festa fu celebrata per la prima volta proprio nel 1939 con solenni cerimonie in tutte le piazze marittime militari, a bordo delle Unità Navali e all'interno di tutti gli stabilimenti di lavoro. A Roma affluirono per la circostanza ventiduemila marinai, con 150 stendardi di unità di superficie e 105 di sommergibili. Essi resero omaggio alla tomba del Milite Ignoto e sfilarono su via dei Fori Imperiali.
Negli anni 1940 e 1941 la celebrazione fu caratterizzata da un tono decisamente minore, tornando, malgrado gli avvenimenti della guerra in corso, a toni solenni nel 1942. Temporaneamente sospesa dal 1945 al 1949, la celebrazione fu ripristinata nel 1950, abbinata alla festa di Santa Barbara nella data del 4 dicembre.
Nel novembre del 1963, infine, anche su particolare insistenza del Presidente dell'Associazione Nazionale dei Marinai d'Italia (l'amm. Luigi Spalice), l'allora Capo di Stato Maggiore della Marina, amm. Ernesto Giuriati, chiese al Ministro della Difesa di riportare la giornata celebrativa alla più significativa data del 10 giugno. Ottenuta l'autorizzazione ministeriale, la tradizione fu definitivamente ripresa con i festeggiamenti del 10 giugno 1964 e d'allora non ha più subito variazioni.

10 giugno 1964

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Garibaldi* da parte del Gruppo di Roma.
Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Agave* da parte del Gruppo di Asti.
Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Faggio* da parte del Gruppo di Varallo Sesia.
Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Pino* da parte del Gruppo di Desenzano.

10 giugno 2009

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Cavour* da parte della Città di Torino e dei Gruppi del Piemonte e Valle d'Aosta.

11 giugno 1887

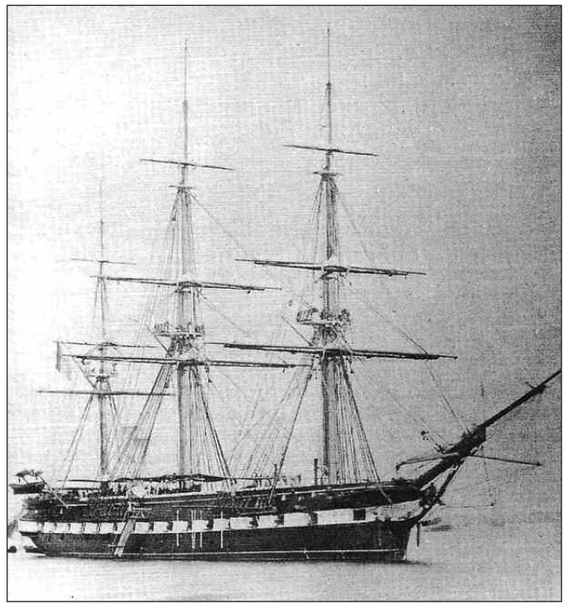
Si raduna nel Golfo di Gaeta l'Armata Navale, composta dalle forze congiunte della Squadra Permanente e della Squadra di Manovra: sei corazzate, un ariete corazzato, un incrociatore, due arieti torpedinieri, un incrociatore torpediniere, tre avvisi, 25 torpediniere, una nave trasporto sede di Comando divisione e una nave appoggio torpedinieri. L'Armata parteciperà a esercitazioni tattiche nel Golfo di Gaeta e, quindi, si trasferirà nelle acque di La Maddalena per svolgere attività a partiti contrapposti sul tema della difesa dell'isola da un tentativo di sbarco da parte delle forze del partito avverso.

11 giugno 1967

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *De Cristofaro* da parte del Gruppo di Napoli.
Consegna della Bandiera di Combattimento al Smg. *Cappellini* da parte dei Gruppi di Firenze e Livorno.

12 giugno 1868

La fregata a elica *Principe Umberto*, al comando del capitano di vascello Simone Pacoret di Saint Bon, salpa da Genova per l'annuale campagna di istruzione dei guardiamarina, che viene svolta nel Mediterraneo e in Adriatico, per concludersi ad Ancona il successivo 21 ottobre.



12 giugno 1899

Lascia il porto di Kristiania (Norvegia) la baleniera *Stella Polare* con a bordo i partecipanti alla spedizione al Polo Nord, guidata dal tenente di vascello Luigi di Savoia duca degli Abruzzi. Prima tappa Arcangelo, porto peschereccio del Mar Bianco sull'estuario del fiume Dvina.

12 giugno 1960

Consegna della Bandiera di Combattimento al Smg. *Torricelli* da parte del Gruppo di Bari.

13 giugno 1897

Parte da Seattle (U.S.A.), a bordo del piroscafo *City of Topeka*, la spedizione guidata al **tenente di vascello Luigi di Savoia duca degli Abruzzi**, diretta a tentare la scalata della vetta più alta del massiccio S. Elia in Alaska. Il piroscafo lascerà la spedizione a Sitka (Alaska), designata base logistica, da dove gli esploratori eseguiranno l'avvicinamento al massiccio e l'ascesa alla vetta (5.487 m). Facevano parte della spedizione anche il tenente di vascello Umberto Cagni (ufficiale d'ordinanza di Luigi di Savoia), il professore (medicina preparatoria) Filippo de Filippi, Vittorio Sella ed Erminio Bolla (funzionario e presidente del C.A.I.) e quattro guide valdostane; al termine della formazione e addestramento svolti a Torino, fece la prima tappa a Liverpool per la traversata oceanica con sbarco a New York e attraversò poi gli Stati Uniti fino a Seattle, suscitando molto interesse e viva curiosità.

13 giugno 1992

Consegna della Bandiera di Combattimento a Maricentro La Spezia da parte del Gruppo di Parma.

15 giugno 1969

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Platano* da parte del Gruppo di Sanremo.

16 giugno 1881

Alla nave da guerra di 2ª classe (incrociatore) in costruzione nel cantiere di Castellammare di Stabia è imposto il nome *Savoia*. L'unità rappresenta un esperimento nuovo per la Regia Marina, già realizzata presso altre nazioni, trattandosi di mezzo navale idoneo a svolgere anche compiti di nave sede di comando complesso.

16 giugno 1975

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Salmone* da parte del Gruppo di Catania.

18 giugno 1900

Il sottotenente di vascello Ermanno Carlotto, comandante del drappello italiano, integrato nella guarnigione internazionale di Tientsin, durante un attacco dei *boxer*, per meglio dirigere il fuoco dei suoi uomini, si portò allo scoperto, venendo colpito da una fucilata a una spalla: subito soccorso, morirà il giorno 27 per la gravità della ferita. **Alla sua memoria venne concessa la medaglia d'oro al valore militare.** Per inquadrare storicamente l'episodio, si ricorda che l'11 giugno del 1898 l'imperatore Kuang-Hsü, che aveva dato avvio in Cina a una riforma dello Stato modellata su criteri occidentali, incontrò subito un'aspra reazione conservatrice, fortemente sostenuta dall'imperatrice vedova Tzü-Hsi, zia dell'imperatore. Dopo tre mesi di silenziose lotte interne alla corte, la cospirazione ebbe successo e l'imperatore fu sostituito alla guida dello Stato dalla stessa imperatrice che, per la terza volta nella sua vita, assunse la reggenza nominando al trono un nuovo erede ancora bambino e, come primo atto di governo, cancellò la riforma. Mentre erano in corso questi avvenimenti prese corpo una delle tante rivolte interne, nota in occidente come la "*rivolta dei boxer*", con connotazione fortemente antioccidentale, appoggiata dalla classe dirigente cinese.

19 giugno 1964

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Mogano* da parte del Gruppo di Ravenna.

19 giugno 1966

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Folgore* e Nave *Lampo* da parte del Gruppo di Bari.

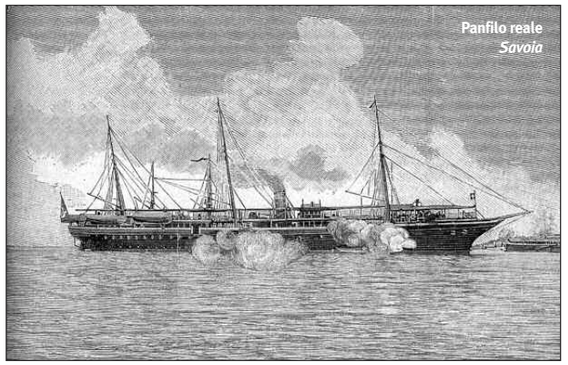
20 giugno 1866

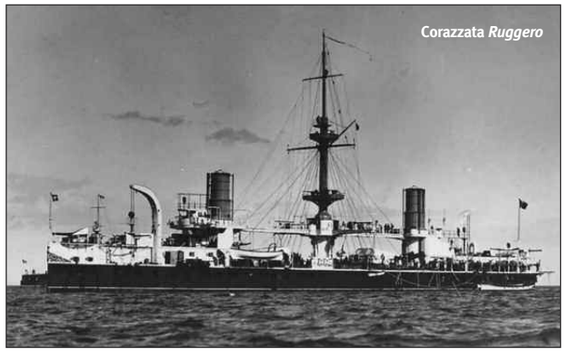
L'Italia entra in guerra (3ª Guerra d'Indipendenza) a fianco della Germania contro l'Austria Ungheria

L'ammiraglio principe Eugenio di Savoia Carignano assume le funzioni di luogotenente generale del Regno sostituendo il Re, chiamato a esercitare dal Quartiere Generale di Ferrara il comando delle Forze Armate.
Con l'incorporamento della leva della classe 1874-75 e dei richiamati, la forza della Marina ammonta a 24.113 uomini; 67 sono le navi in armamento o pronte a entrare in armamento. Risultano dislocate all'esterno del Mediterraneo: la corvetta *Magenta*, in navigazione nell'Oceano Indiano, le unità della Divisione Navale del Sud America (*Regina, Ercole, Ardita* e *Veloce*) e la fregata corazzata *Affondatore* (in navigazione dalla Gran Bretagna per unirsi all'armata di Operazione). Comandante in capo dell'Armata di Operazione è l'ammiraglio Carlo Pellion di Persano.

20 giugno 1895

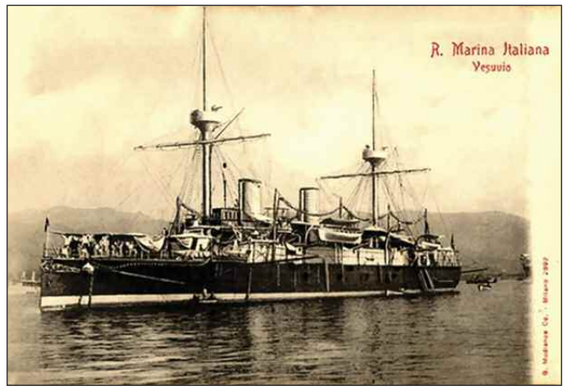
È inaugurato il Canale di Kiel con una solenne cerimonia, cui partecipano formazioni navali di numerose nazioni con quasi cento navi da guerra, seguita da una rivista navale passata in rassegna dal *kaiser* Guglielmo II sul panfilo reale *Hohenzollern*.
Per l'Italia è presente la Squadra Speciale al comando dell'ammiraglio Tòmaso di Savoia duca di Genova, imbarcato sul nuovo panfilo reale *Savoia,* costituita dalle corazzate *Re Umberto, Sardegna, Ruggero di Lauria, Andrea Doria*, dagli arieti torpedinieri *Stromboli* ed *Etruria* e dagli incrociatori torpedinieri *Aretusa* e *Partenope*. La formazione italiana lascerà Kiel il 24 giugno per fare rientro a Napoli il 1° agosto, dopo soste a Friederischshaven e in alcuni porti britannici della Manica.


Panfilo reale *Savoia*


Corazzata *Ruggero*

20 giugno 1896

L'ariete torpediniere *Vesuvio* al comando del capitano di vascello Umberto de La Tour, salpa da Napoli per La Canea (Creta), dove giunge il 24 con il compito di affiancare il *Piemonte* nell'opera di assistenza alla comunità nazionale. Il *Vesuvio,* che sostituirà il *Piemonte* destinato a breve al rimpatrio, permarrà nelle acque di Creta e del Levante fino al suo rientro a Taranto il 31 ottobre. Tale movimento navale è da inquadrare nella "Crisi di Creta" (1896-1898), ufficialmente appena iniziata e di cui è opportuno fornire qualche notizia integrativa allo scopo di inquadrarlo storicamente. La popolazione greca dell'isola di Creta (250.000 abitanti) a maggioranza greco-ortodossa, oppressa dal duro regime di Costantinopoli imposto dalla minoranza musulmana al potere (50.000 turchi), insorse determinando una crisi politica di grande rilevanza con ripercussioni in tutta l'area del Levante. I primi scontri armati fra le due etnie iniziati a partire dal maggio 1896 e limitati ad alcune località della costa nord-occidentale dell'isola – segnatamente La Canea e Suda –, diedero avvio a singoli interventi fra loro non coordinati, di varie nazioni europee (l'Italia fra le prime) tesi a proteggere la vita e i beni delle proprie comunità nazionali residenti.



21 giugno 1970

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Bambù* da parte del Gruppo di Terlizzi.

21 giugno 1960

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Quarto* da parte del Gruppo di Bari.

22 giugno 1969

Consegna della Bandiera di Combattimento al Smg. *Bagnolini* da parte del Gruppo di Verbania.

23 giugno 1984

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Aliseo* da parte del Gruppo di Riva del Garda.

23 giugno 2006

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Staffetta* da parte dei Gruppi di Acireale e Pavia.

24 giugno 1946

La Regia Marina assume la nuova denominazione di Marina Militare.

25 giugno 1956

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Alcione* da parte del Gruppo di Amalfi.

25 giugno 1967

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Todaro* da parte del Gruppo di Messina.
Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Noce* da parte del Gruppo di Cremona.

25 giugno 1993

Consegna della Bandiera di Combattimento a Mariguerra Livorno da parte del Gruppo di Livorno.

26 giugno 1883

La nave scuola (già fregata a elica sarda) *Vittorio Emanuele,* al comando del capitano di vascello Fortunato Cassone, lascia Livorno con a bordo, per la prima volta, gli allievi della Regia Accademia Navale per la campagna estiva di istruzione con itinerario Genova, Barcellona, Cartagena, Gibilterra, Porto Mahon, Siracusa, Pozzuoli, Castellammare, Gaeta, Portoferraio e rientro a Livorno il 10 ottobre. Campagna effettuata due anni dopo l'inaugurazione dell'Accademia Navale di Livorno**,** avvenuta il 6 novembre 1881.

26 giugno 1982

Consegna della Bandiera di Combattimento al Smg. *Fecia di Cossato* da parte del Gruppo di Biella.

26 giugno 1994

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Termoli* da parte del Gruppo di Termoli.

27 giugno 1883

Le unità della Squadra Permanente (sei corazzate: *Duilio, Dandolo, Palestro, Roma, San Martino, Terribile* e un avviso, *Marcantonio Colonna*) al comando del contrammiraglio Andrea Del Santo, con le torpediniere della Flottiglia di Spezia, (*Sparviero, Sirio, Falco, Dragone, Perseo* e *Sagittario*) svolgono nel Golfo di Napoli alla presenza del re Umberto esercitazioni cinematiche, di tiro e di attacco con siluro.

27 giugno 1987

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Milazzo* da parte del Gruppo di Milazzo.

28 giugno 1886

Il pallone *Torricelli* del parco aerostatico della sezione aeronautica del 3° Reggimento del Genio Militare di Firenze effettua un'ascensione in volo libero sul percorso Roma (Forte Tiburtino) - Grottaferrata - Rocca di Papa (Colli romani) con a bordo nella navicella di vimini il ministro della Guerra, tenente generale Cesare Ricotti Magnani, il ministro della Marina, ispettore generale del Genio Navale Benedetto Brin e il ministro dei Lavori Pubblici, on. Francesco Genola. Tale ascensione del "più leggero dell'aria" costituisce la prima occasione per la Regia Marina di verificare la potenzialità del mezzo aereo.

28 giugno 1970

Consegna della Bandiera di Combattimento a Grupelicot Uno da parte del Gruppo di Catania.
Consegna della Bandiera di Combattimento a Grupelicot Due da parte del Gruppo di Acireale.

28 giugno 1996

Consegna della Bandiera di Combattimento a Grupaer da parte del Gruppo di Andria.

Benedetto Brin

29 giugno 1868

Il Corpo di Commissariato militare marittimo assume lo status di Corpo militare. Il provvedimento non riguarda il personale addetto ai magazzini.

30 giugno 1879

La corvetta a ruote *Archimede* al comando del capitano di fregata Raffaele Carabba salpa da Napoli per la Stazione navale dell'America meridionale. Impiegherà poco più di due mesi per il trasferimento, in gran parte effettuato a vela (come richiesto dal ministero per ragioni di economia), e il 7 settembre, dopo aver percorso 6.956 miglia, darà fondo a Montevideo.

30 giugno 1963

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Bergamini* da parte del Gruppo di Modena.

30 giugno 1975

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Ardito* da parte dell'ANMI e LNI.

■■■

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

Diario di bordo

"Una volta marinaio... marinaio per sempre"

I due rappresentanti del Gruppo di Massa che hanno deposto una corona alla lapide dedicata ai Caduti, nel giorno in cui si ricorda la Liberazione della città avvenuta il 10 aprile del 1945

(Vds. **Attività dei Gruppi** a pag. 71)

Manifestazioni e Cerimonie pag. 44
Attività dei Gruppi pag. 69
Racconti e Ricordi pag. 72
Avvenimenti pag. 76
Sono salpati per l'ultima missione pag. 80

Santa Barbara
Patrona della Marina Militare
4 dicembre 2020

SIRACUSA

Durante la tradizionale Santa Messa, presso la parrocchia di San Paolo Apostolo sita in Ortigia, il Gruppo ha donato alla stessa un quadro di Santa Barbara che è stato collocato in una nicchia vuota della chiesa che, nell'occasione, è diventata la "parrocchia ufficiale" del Gruppo. Hanno partecipato alla Messa il Comandante della Capitaneria di Porto-G.C. di Siracusa, capitano di vascello Luigi d'Aniello, il Delegato Regionale Vincenzo Tedone, due Ufficiali in rappresentanza di Marisicilia, il direttivo del Gruppo e numerosi soci e socie in uniforme.

In Onore dei Caduti di Capo Matapan
28/29 marzo 2021

Nell'80° anniversario dello scontro navale di Capo Matapan in cui persero la vita 2.300 marinai italiani, era stato programmato un raduno regionale ANMI per la Sicilia da tenere a Siracusa. La città era stata prescelta dalla Presidenza Nazionale per la presenza della figlia del capo cannoniere Nazareno Bramante, imbarcato sull'incrociatore pesante *Fiume* e perito nella battaglia. La signora Lucia Bramante, 88 anni, ha mantenuto vivo il ricordo del padre in tutti questi lunghi anni rendendosi promotrice di numerose manifestazioni fra cui, unica in Italia, l'intitolazione di un monumento ai Caduti di Capo Matapan nella città di Siracusa. Purtroppo l'emergenza sanitaria non ha consentito la realizzazione del raduno per cui sono state organizzate due manifestazioni in forma ridotta e nel rispetto delle norme anti covid19: una Messa in memoria dei Caduti tenutasi la sera del 28 marzo presso la parrocchia di San Paolo Apostolo, organizzata dal Gruppo e a cui hanno partecipato il Comandante della locale Capitaneria di Porto-G.C. e il Delegato Regionale Sicilia Orientale, e un'altra manifestazione, tenutasi il 29 marzo presso il suddetto monumento, con la deposizione di una corona di alloro, organizzata dalla Capitaneria di Porto congiuntamente al Comune. Inoltre, nell'occasione, da parte del Gruppo è stata realizzata una video-intervista alla signora Lucia Bramante che ha raccontato, con rinnovato dolore, le emozioni e i patimenti vissuti allora, quando alla famiglia riunita per il pranzo giunse via radio la notizia dell'affondamento dell'incrociatore *Fiume* insieme alle altre navi italiane. Momento drammatico che ha segnato per sempre la sua giovanissima vita (aveva poco più di otto anni) al punto da condizionarne l'esistenza per sempre. L'intervista, svolta dal presidente del Gruppo Pasquale Aliffi, con le riprese e il montaggio curato dal vicepresidente Francesco Cappiello, è stata integralmente pubblicata sulla pagina *Facebook* del Gruppo ed è visionabile da chiunque lo desideri.

ANMI - Siracusa

ANMI - Siracusa

Giornata Nazionale del Mare e della Cultura Marinaresca

11 aprile 2021

La Repubblica riconosce il giorno 11 aprile di ogni anno quale "Giornata del Mare" presso gli Istituti scolastici di ogni ordine e grado, con lo scopo di sensibilizzare alla difesa e tutela del mare e alla conoscenza dei saperi e delle pratiche relative alla navigazione, alla pesca e alla cultura marinaresca

ANZIO - NETTUNO

Il dilagare della pandemia non ha reso possibile onorare la giornata attraverso il coinvolgimento di scolaresche o l'organizzazione di eventi e manifestazioni pubbliche.
Una rappresentanza del Gruppo però, recandosi al piccolo Museo della Marineria, il MUMA di Anzio dedicato al navigatore polare comandante Giovanni Ajmone-Cat, si è resa disponibile, insieme al suo Direttore, a divulgare un bel messaggio: il perdurare di questo triste periodo per l'umanità ha permesso al mare e alle sue creature di riappropriarsi di perduti spazi vitali, offrendoci acque più pulite e meravigliosi paesaggi subacquei.
Tra i modelli esposti al Museo sono stati ammirati in particolar modo l'*Amerigo Vespucci*, il *Palinuro* e la M/V *San Giuseppe 2*.

Anzio - Nettuno

CORSICO - ABBIATEGRASSO

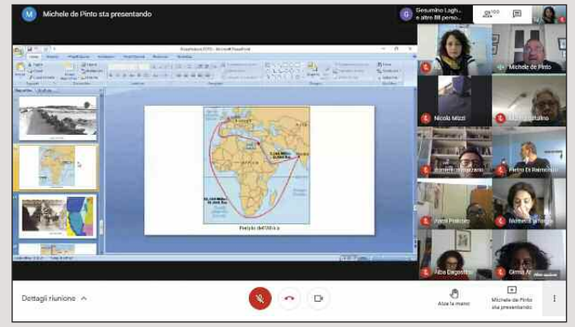
Il Gruppo ha aderito all'invito del Presidente Nazionale, realizzando un manifesto dedicato da consegnare ai Sindaci dei Comuni di Abbiategrasso, Buccinasco, Corbetta, Corsico e Trezzano sul Naviglio, affinché fosse esposto nelle bacheche interne e affisso in pubblico nei paesi. A cura dei soci, il manifesto è stato consegnato anche alla scuola media statale "Campioni e Mascherpa" di Corsico, dove le insegnanti di alcune classi hanno aderito all'invito di parlare della giornata e, nel collegamento a distanza, il manifesto è stato proiettando sulle lavagne elettroniche.

Con il sindaco di Abbiategrasso Cesare Nai

Con il sindaco di Trezzano s/N Fabio Bottero

PUGLIA SETTENTRIONALE e BASILICATA

Sono state organizzate due videoconferenze dall'Istituto di Istruzione Superiore Secondaria "Amerigo Vespucci" di Molfetta con l'ANMI, su iniziativa del Vice Presidente Nazionale Michele de Pinto e con il coordinamento del Delegato Regionale Laghezza, per la partecipazione dei Gruppi della Delegazione.
Per l'I.I.S.S. "Amerigo Vespucci" è intervenuto il dirigente scolastico prof. Carmelo D'Aucelli, per il MIUR la dott.ssa Rosalba Bonanni del coordinamento nazionale del SGQ (Sistema Gestione Qualità) Quali.For.MA (Qualità per la Formazione Marittima).
Si sono collegati gli Istituti Nautici da Termoli, Brindisi, Policoro, Maratea, Pozzallo, Crotone, Napoli e Trieste; i Gruppi ANMI da **Bari**, **Giovinazzo**, **Molfetta**, **Monopoli**, **Policoro**, **Terlizzi** e **Trani**.



16 aprile. La prima conferenza è stata intitolata "La Marina Mercantile italiana dalle antiche Marine italiche alla Finmare", sulla storia della nostra Marina Mercantile e in particolare sull'evoluzione della "nave", dall'Unità d'Italia sino al secondo conflitto mondiale, tenuta dal presidente dell'Associazione Italiana di documentazione marittima e navale (AIDMEN), dottor Francesco De Domenico.
L'interessante iniziativa si è avvalsa dell'opportunità offerta dai nuovi strumenti mediatici che hanno consentito la contemporanea fruizione della conferenza, la prima del genere in Italia, da parte di Istituti Nautici tra i più prestigiosi d'Italia con 510 partecipanti, di cui 441 studenti, 69 docenti, oltre a numerosi soci ANMI e appassionati del mare.

22 aprile. A conferma del successo riscosso dall'iniziativa tra le più rinomate istituzioni scolastiche legate alle attività marinare e fra i numerosi soci ANMI che vi hanno partecipato, ha avuto luogo il secondo appuntamento intitolato "Suez... storie del canale", con la diretta partecipazione del Vice Presidente Nazionale Michele de Pinto

in qualità di relatore, che ha affrontato un tema di puntuale attualità quale quello legato alla delicata questione del Canale di Suez, e del ruolo che esso rappresenta per l'intera economia del mondo occidentale. L'attenzione si è focalizzata sul ruolo che il canale ha avuto, e continua ad avere nel terzo millennio. L'ammiraglio de Pinto ha illustrato la funzione rivestita dall'importante via d'acqua nel corso degli ultimi due secoli e quella legata alla sua "fragilità" nell'ambito dei trasporti marittimi internazionali, mentre il comandante Ezio Mazzola, ex TL della *Shell Suez Support Team*, vera indiscussa autorità in materia di conoscenze tecniche inerenti la vulnerabilità del canale per averlo attraversato un numero imprecisato di volte, ha esaminato le criticità in cui una nave di grandi dimensioni può incorrere, con particolare riferimento al noto incaglio della *Ever Given*. A questo secondo appuntamento hanno partecipato circa mille tra docenti e studenti.
Il successo riscosso da questi eventi, reso evidente dalla nutrita partecipazione di docenti e di allievi degli istituti nautici, suggerisce l'opportunità di organizzare altre iniziative, concepite come una sorta di percorso formativo dell'ANMI, mirato alla diffusione del pensiero marinaro dell'Associazione presso i giovani, e in particolare presso gli studenti delle scuole di ogni ordine e grado. Le delegazioni regionali, sulla base delle tradizioni locali, potrebbero farsi promotrici di una serie di conferenze, anche suggerite dalla Presidenza Nazionale, da concordare e progettare in collaborazione con il Ministero della Pubblica Istruzione e/o i Provveditorati agli studi, su temi specifici che, generalmente, non sono compresi nei piani didattici.

Pasquale B. Trizio - Consigliere del Gruppo di Bari

TERRACINA

Il Gruppo, in collaborazione con il locale Ufficio Circondariale Marittimo – Guardia Costiera e il Circolo "Pisco Montano" Legambiente di Terracina, nonostante il difficile momento di emergenza sanitaria ha inteso organizzare due eventi formativi/informativi diretti agli studenti delle scuole territoriali, con l'obiettivo appunto di contribuire a sviluppare e diffondere la conoscenza, la cultura e l'amore per il mare, le tradizioni marinare e di valorizzare il patrimonio culturale, storico, letterario e artistico legato al mare.
Nelle due giornate del **14** e **15 aprile**, attraverso l'utilizzo dello strumento comunicativo della video-conferenza sulla piattaforma di Legambiente Lazio, sono stati trattati temi correlati all'importanza del mare quale risorsa di grande valore culturale, scientifico, ricreativo, economico, e alla tutela e salvaguardia degli ambienti marini, lacustri e costieri. Autorevoli sono stati gli interventi dei conferenzieri che si sono alternati in video. Gli argomenti in discussione hanno suscitato vivo interesse e sono stati caratterizzati da interventi da parte dei ragazzi, alle cui domande è stata fornita adeguata risposta e offerti spunti di riflessione, finalizzati all'approfondimento della materia.
Ad aprire la video-conferenza è stato il contrammiraglio Massimo Porcelli, ufficiale delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera in congedo e vice presidente del Gruppo di **Latina**, che ha affrontato il tema "L'importanza del mare per l'Italia: cosa ci insegna la storia" ripercorrendo l'importanza del "mare nostrum" durante il corso dei secoli e fino ai giorni nostri. È seguito l'intervento del tenente di vascello, comandante dell'Ufficio Circondariale Marittimo-Guardia Costiera di Terracina, Emilia Denaro, che ha illustrato ai ragazzi come "Vivere il mare in sicurezza". Di notevole interesse l'approccio tecnico-scientifico proposto dal prof. Antonio Caputo, dell'Università Roma Tre, facoltà di Ingegneria-dipartimento tecnologia per il mare, che nell'illustrare il tema "Energia dal Mare-tecnologie e prospettive" ha indicato i vari metodi per estrarre energia dal mare, comparando gli stessi con altri metodi di produzione di energie *green*. In particolare, si è soffermato sul moto ondoso, illustrando tutti i casi possibili riscontrabili nel Mediterraneo e quindi i luoghi più idonei a installare tecnologia utile all'estrazione dell'energia pulita. Altrettanto interessante l'argomento illustrato dal dott. Daniele Iudicone, primo ricercatore della Stazione Zoologica di Napoli – Istituto Nazionale di Biologia, Ecologia e Biotecnologie Marine e co-direttore della *Spedizione Tara Mission*, importante programma di ricerca internazionale sullo studio del microbioma dell'Atlantico, rivoluzionaria missione per prevedere come cambierà il clima e l'impatto che ciò potrà avere sugli organismi unicellulari che vivono sospesi nelle acque degli oceani.
È quindi intervenuto il dott. Nicola Marrone (responsabile del servizio naturalistico-agroforestale e Natura 2000 dell'Ente Parco Regionale "Riviera di Ulisse", coordinatore regionale vicario della rete TartaLazio) che, con l'argomento "La rete TartaLazio per Caretta caretta, tartaruga marina da tutelare", ha affrontato il tema della conservazione delle specie viventi, siano esse animali o vegetali, quale priorità globale. Il mare è particolarmente vulnerabile ai cambiamenti climatici e all'inquinamento; le specie che lo popolano subiscono forti pressioni e condizionamenti che ne mettono a rischio la sopravvivenza, e le tartarughe marine sono una delle specie più minacciate. La loro conservazione è un obiettivo primario delle politiche di salvaguardia della natura messe in atto dall'Unione Europea e dai singoli stati membri che affacciano su questo mare. La rete regionale TartaLazio è la struttura della regione Lazio che ha il compito di perseguire le azioni di studio, tutela e conservazione delle tartarughe marine, in particolare della specie più diffusa nei nostri mari: Caretta caretta. A seguire il tema "La tutela dell'ecosistema marino: la plastica nemico del mare", illustrato dalla dott.ssa Anna Giannetti (presidente Circolo Legambiente Pisco Montano Terracina, consigliere nazionale Legambiente e socia del Gruppo di Terracina) e dalla dott.ssa Annalaura Rossi (referente scientifico ed educatore ambientale Circolo Pisco Montano Legambiente Terracina). L'intervento è stato focalizzato sull'importanza dello studio dei problemi ambientali legati all'ecosistema marino. In particolar modo sono stati evidenziati i dati rilevati con i progetti che il Circolo Legambiente Terracina sta portando avanti, come il *beach litter* (2016) e *fishing for litter* (2018), nonché il progetto pilota sulla presenza di microplastiche nel tratto gastro-intestinale di specie ittiche. L'occasione è stata anche propizia per annunciare un nuovo studio sul *floating litter*, seguito dall'ambizioso progetto denominato "Cambiavento", da attuarsi con la collaborazione di tre ragazzi della "Trieste crew" di 19-20 anni. Il progetto consiste appunto nella circumnavigazione a vela dell'Italia, in 60 giorni circa, toccando 40 porti (da Genova a Trieste) e percorrendo un totale di 1580 miglia nautiche. Con l'obiettivo di navigare a impatto ambientale zero e, contestualmente, contribuire alla raccolta dei dati sui rifiuti flottanti in mare, come esempio di *citizen science*, l'iniziativa sarà anche caratterizzata dalla realizzazione *in house* di brevi filmati che racconteranno dei momenti di vita di bordo, dei paesaggi costieri e di eventuali incontri con specie marine, condividendo il tutto in *real time* attraverso l'utilizzo dei *social-network*. Inoltre, saranno pubblicati video con brevi lezioni di vela, che affronteranno buona parte dei principi riguardanti le tecniche di navigazione, partendo dai concetti base e fino ad arrivare, gradualmente, ai più avanzati. Sarà anche possibile infine, sempre tramite i *social*, rendere partecipe il pubblico delle situazioni che l'equipaggio incontrerà nella navigazione. In sintesi, un progetto finalizzato a far avvicinare e appassionare le persone, soprattutto i giovani, a uno stile di vita sano, coscienzioso, improntato al rispetto di ciò che ci circonda.

Di notevole impatto emotivo è stato, a seguire, l'intervento del dottor Angelo Marzullo, giornalista *free-lance* e vice presidente dell'Associazione Culturale "I colori della Vita", che con l'argomento "La pesca antico mestiere: tradizione e innovazione per una pesca responsabile" ha voluto ripercorrere i tratti salienti delle attività legate alla pesca nel corso dei secoli e in particolar modo con quelle del territorio. Insomma, uno sguardo al passato per avere oggi una pesca responsabile: per arrivare a un consumo di pescato sostenibile e compatibile con la salvaguardia delle specie acquatiche presenti nel nostro mare e degli ambienti marini che lo caratterizzano. Nell'allocuzione il dr. Marzullo si è avvalso di filmati che hanno sintetizzato i diversi modi di fare pesca, tratti dalle giornate in mare dell'equipaggio dei signori Claudio Monti e Fabio D'Onofrio, capitani di motonave della marineria da pesca di Terracina. A conclusione si è tenuto l'intervento del dottor Carlo Cicerano, presidente del Gruppo di Terracina e del Circolo Remiero Velico "C. Cusinato", sul tema "Gli sport acquatici e da spiaggia". Prima di illustrare le possibilità che la città di Terracina offre per l'attività motoria e per quelle sportive in generale, sia in acqua sia in spiaggia, è stata messa in risalto l'utilità di praticare sport, sintetizzando che per stare bene e in forma la medicina dei miracoli è fare sport.
A corollario dell'iniziativa, con il sostegno dell'Associazione culturale "I Colori della Vita" (autorevolmente presieduta dal prof. Armando Sodano, "pittore del mare" e nuovo socio ANMI) e il contributo della Farmacia Comunale di Terracina, il Gruppo ha organizzato un evento di arte contemporanea, coinvolgendo gli artisti Marco Robof e Umberto Simia in un'opera di *street art* proprio sulla facciata muraria della sede del Gruppo, ubicata nella zona portuale di Terracina, dando quindi un *input* a interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana su di un'area strategica e di particolare pregio, come la zona portuale della città. L'opera, così come nelle intenzioni degli artisti, illustra la storia del Mar Mediterraneo con un paguro (Bernardo) che ha come "casa" due anfore, una antica e una moderna, con ancore e altri elementi decorativi marini e una tartaruga, che vuole simboleggiare la volontà di costituire un nodo della rete TartaLazio anche a Terracina, quale zona baricentrica sul litorale del centro-basso Lazio per il monitoraggio della tartaruga "Caretta caretta", specie marina da tutelare.
Gli interventi dei conferenzieri sono stati autorevolmente moderati dalla dott.ssa Loredana Spezzaferro (socia del Gruppo di Terracina) e dalla dott.ssa Annalaura Rossi (Legambiente Terracina). Le giornate dedicate al mare e alla cultura marinara, oltre a raccogliere attestazioni positive con l'invito a proporle di nuovo anche con attività pratiche, hanno avuto una considerevole risonanza sia attraverso i canali *social* che tramite notiziario televisivo. In sintesi, un'iniziativa che contribuisce a elevare il prestigio dell'Associazione e ad attestare la considerazione sul territorio del Gruppo Marinai d'Italia di Terracina, quale custode delle tradizioni marinare locali.

VASTO

Per la giornata dedicata al mare, in collaborazione con la Capitaneria di Porto-Guardia Costiera di Vasto, il Gruppo ha divulgato un comunicato agli organi di stampa per ricordare e promuovere la cultura del mare affinché questo immenso e insostituibile patrimonio sia valorizzato. Durante la celebrazione della giornata, nel suo intervento il presidente Luca Di Donato ha posto l'accento sul fatto che l'Italia, collocata strategicamente al centro del Mediterraneo, beneficia di un inestimabile valore culturale, scientifico, ricreativo ed economico da difendere, valorizzare e conservare; pertanto, nonostante lo scenario pandemico che stiamo vivendo, abbiamo fortemente desiderato promuovere, sensibilizzare e divulgare la cultura del mare, utilizzando tutti i mezzi

Vasto

che le nuove tecnologie mettono a nostra disposizione. Il comandante dell'Ufficio Circondariale Marittimo tenente di vascello Francesca Perfido ha voluto rimarcare il principio secondo il quale la Marina Militare, e in particolare la Guardia Costiera, sono molto attenti a questi temi e, proprio per questa ragione, investono considerevoli energie per essere vicini ai giovani trasmettendo loro i valori del mare. Ha quindi posto l'accento sull'importante novità in merito all'ampliamento della *App PlasticfreeGC*, nata nel 2019 in seno all'omonimo progetto di comunicazione-educazione ambientale sul contrasto alla dispersione delle microplastiche in mare: con l'introduzione della nuova funzionalità "avvistamenti", il cittadino avrà la possibilità di segnalare in diretta, attraverso l'utilizzo del proprio *smarthphone*, la presenza di particolari specie marine. Ha poi terminato, rivolgendosi al Presidente ANMI, con l'auspicio di un buon proposito, cioè di non considerare conclusa questa giornata del mare, ma di posticipare il momento formativo con quei giovani che desiderino avvicinarsi al mare e alla nostra cultura marinara, appena l'emergenza sanitaria lo renderà possibile.

LA REDAZIONE RICORDA ANCORA UNA VOLTA CHE:

- I contributi (testo + foto) relativi a manifestazioni e cerimonie, attività 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).

Anniversario della Liberazione d'Italia

25 aprile 2021

Dal 1946 è una festa nazionale: viene celebrata la liberazione dell'Italia dall'occupazione nazista e dal regime fascista

ACQUI TERME

Una rappresentanza del Gruppo ha partecipato, con il vessillo, alle celebrazioni che si sono svolte ad Acqui Terme, Cassine e Bistagno, tutti comuni della provincia di Alessandria.

APRILIA

Il Gruppo ha partecipato a due importanti eventi organizzati dal Comune: la festa nazionale della Liberazione e l'85° anniversario della fondazione della città.
Le celebrazioni sono iniziate nella chiesa di San Michele, con la Santa Messa; sono poi proseguite al monumento ai Caduti, dove il Sindaco ha deposto una corona di alloro alla presenza delle Autorità militari e delle Associazioni combattentistiche e d'arma.
Per l'anniversario cittadino, il Sindaco ha scoperto un quadro contenente la bozza originale dello "Stemma della Città" elegantemente incorniciato.
Lo stemma con cinque rondini nere in campo azzurro è adesso visibile a tutti i cittadini presso l'aula consiliare.

ARZIGNANO

Una rappresentanza del Gruppo ha partecipato alla cerimonia promossa dall'Amministrazione comunale in piazza Marconi. Le restrizioni alla presenza, per le norme anti Covid-19, non hanno comunque impedito lo svolgimento di una manifestazione solenne e molto sentita.

BISCEGLIE

In collaborazione con il Comune di Bisceglie, una rappresentanza del Gruppo ha commemorato l'anniversario della Liberazione dell'Italia dal nazifascismo. Molto contenuta, nel rispetto delle disposizioni anti Covid-19, la manifestazione si è svolta presso il Milite Ignoto, la statua del partigiano Vincenzo Calace e il monumento ai Caduti di tutte le guerre, con l'alzabandiera, la deposizione di una corona e gli onori con il fischio a tutti i Caduti. Erano presenti il sindaco avv. Angelantonio Angarano, il presidente del consiglio comunale Gianni Casella, il Presidente della Sezione ANPI di Bisceglie, Autorità civili e militari e le Associazioni d'arma locali.

27 aprile. Due giorni dopo, un commosso ricordo è stato tributato dalla città al maresciallo capo dei Carabinieri Carlo De Trizio, nel 15esimo anniversario della sua morte avvenuta nell'attentato terroristico a Nassiriya, dove era impegnato nella missione militare di pace "Antica Babilonia" con il contingente italiano di stanza in Iraq. Una rappresentanza del Gruppo ha partecipato alla Santa Messa presso la cappella del cimitero, officiata dal Vescovo monsignor Leonardo D'Ascenzo. Tra i familiari erano presenti la mamma Elisabetta, il papà Nicolò (socio benemerito del Gruppo) e il fratello Giovanni; inoltre il comandante della Legione Carabinieri Puglia, generale di brigata Stefano Spagnol, il viceprefetto vicario della BAT (Barletta-Andria-Trani), dott. Sergio Mazzia, il comandante provinciale dei Carabinieri di Bari, generale di brigata Fabio Cairo, il generale dell'Aeronautica Militare Pasquale Preziosa, il comandante del Gruppo Carabinieri di Trani, colonnello Alessandro Andrei e il Sindaco di Bisceglie. Per la Marina Militare, presenti il comandante del Porto di Barletta, capitano di fregata Roberto La Rocca, e il vice comandante dell'Ufficio Locale Marittimo, 2^ capo Np. Scarpa.

La cerimonia religiosa è poi proseguita davanti alla tomba monumentale dedicata al martire biscegliese, dove sono state deposte delle corone di alloro e sono stati resi gli onori militari al Sottufficiale, insignito della Croce d'Onore alla "memoria" e al quale è stata intitolata, il 10 luglio 2009, la Caserma dell'Arma sede del Comando Tenenza Carabinieri di Bisceglie.

BRIVIO

Nonostante le restrizioni sanitarie dovute alla pandemia da Covid-19, il Gruppo ha inviato una sua rappresentanza alle celebrazioni del 25 aprile sia nei quattro comuni consociati facenti capo a Brivio sia a Merate.

Brivio

CARINI

Nonostante le attuali ordinanze governative e regionali per il contrasto della pandemia da Covid-19, il Gruppo si è attivato per onorare chi si è immolato per il bene della Patria partecipando alla cerimonia con una nostra rappresentanza. Presenti il sindaco Giuseppe Monteleone, monsignor Giacomo Sgroi, il vice sindaco Salvatore Badalamenti e una rappresentanza dell'Associazione Nazionale Carabinieri. La manifestazione, al monumento ai Caduti, si è svolta con la cerimonia dell'alzabandiera accompagnata dalle note del fischio del presidente emerito F. Nania; a seguire, la deposizione di una corona d'alloro, la lettura della preghiera dei Caduti e il Silenzio intonato dalla tromba del Maestro Vitale.

CARLINO

Tenendo in debito conto le norme anti Covid-19 attualmente in vigore, è stata organizzata una cerimonia al monumento ai Caduti, con deposizione di una corona di alloro, e una presso la canonica del paese, dove una lapide recita: *Nell' autunno del 1943, nacque e prosperò il primo nucleo dei Partigiani Osoppo Friuli animato dal cappellano Don Redento Bello e sorretto dai generosi Carlinesi che vivevano in trepida attesa del rimpatrio dei tanti Soldati sparsi nei vari fronti e campi di prigionia*. Presenti le Autorità civili e religiose, il vicepresidente regionale ANPI Osoppo e le rappresentanze delle Associazioni d'arma Marinai, Alpini, Carabinieri e delle Associazioni partigiane.

CASTELFRANCO VENETO

La celebrazione del 25 aprile si è svolta in tono ridotto, a causa delle attuali restrizioni da pandemia; e il Gruppo ha quindi partecipato con un solo rappresentante.

Castelfranco Veneto

CATTOLICA

Il Gruppo ha partecipato alla celebrazione, organizzata dall'Amministrazione comunale di Cattolica, con una propria rappresentanza guidata dal presidente Luigi De Astis. Nonostante le limitazioni imposte dall'emergenza sanitaria nazionale per la pandemia da Covid-19, la cerimonia ha avuto toccanti momenti di commozione durante gli interventi del Sindaco, del Presidente dell'ANPI locale e durante l'esecuzione dell'Inno Nazionale. L'intera manifestazione è stata trasmessa *in streaming* sulla pagina Facebook e sul canale YouTube del Comune.

CAVARZERE

Il Gruppo ha eseguito l'alzabandiera solenne al monumento ai Caduti del Mare con il sindaco della città, avv. Henri Tommasi.

CECINA

Una rappresentanza del Gruppo ha partecipato alla cerimonia, presso il monumento ai Caduti, con il nuovo Comandante della locale Capitaneria di Porto-Guardia Costiera.

CIVITAVECCHIA

A causa delle limitazioni sanitarie per la pandemia da Covid-19, la cerimonia si è svolta in forma molto ristretta con la deposizione di una corona al monumento ai Caduti, alla presenza del Sindaco di Civitavecchia e del Comandante della Scuola di Guerra dell'Esercito. Per il Gruppo ha partecipato il presidente Enrico Gargano, schierato con i Presidenti delle altre Associazioni d'arma e in assenza dei labari.

COLLEGNO

Il Gruppo ha partecipato alla Festa della Liberazione con il sindaco, dott. Francesco Casciano. La commemorazione si è svolta presso la lapide dei Caduti, alla presenza dei rappresentanti le Autorità civili e le Associazioni d'arma.

CONEGLIANO

Nel rispetto delle misure di contenimento sociale dovute alla pandemia da Covid-19, la celebrazione del 25 Aprile a Conegliano è stata ancora una volta occasione preziosa per riscoprire e promuovere i valori di libertà, democrazia e giustizia nella nostra Nazione. Nella celebrazione, organizzata dall'Amministrazione comunale in collaborazione con la locale Sezione ANPI e la Consulta delle Associazioni combattentistiche e d'arma, sono stati ricordati gli ex internati e le vittime del nazismo.

Conegliano

CORSICO - ABBIATEGRASSO

La ricorrenza di quest'anno è stata molto impegnativa per il Gruppo: tre Comuni (precisamente Corsico, Buccinasco, Abbiategrasso) e la scuola media statale "Campioni e Mascherpa" di Corsico hanno richiesto la nostra presenza. Quattro rappresentanze, pertanto, in ottemperanza peraltro alle indicazioni sanitarie legate alla pandemia da Covid-19.
Il Sindaco di Corsico ha deposto la corona d'alloro ai vari monumenti cittadini, tra i quali quello al Marinaio. A seguire, tutte le rappresentanze delle Associazioni sono confluite al monumento alla Resistenza, dove il Sindaco e il rappresentante dell'ANPI hanno fatto le loro allocuzioni.
La ricorrenza a Buccinasco ha vissuto varie fasi: deposizione della corona da parte degli studenti al monumento ai Caduti in forma strettamente privata; ritrovo delle Autorità e delle Associazioni in piazza "dei Giusti" dove è stata posta una corona alla lapide che reca i nomi dei cittadini che hanno perso la vita durante la lotta partigiana, alla presenza di moltissimi abitanti del luogo. Il rappresentante dell'ANPI locale, il Sindaco e il Sindaco del "consiglio dei ragazzi" hanno chiuso il momento con i discorsi di rito. Presente l'on. Emanuele Fiano i cui genitori sono sopravvissuti al campo di concentramento. È stato poi scoperto il murales con l'immagine di Sandro Pertini. Ci si è quindi spostati nel "Giardino dei Giusti" dove sono state scoperte due lapidi. a Irena Sendler (membro della resistenza polacca) e a Gino Bartali, personaggi che hanno dato un notevole apporto nel salvare famiglie e bambini dalla deportazione. La cerimonia si è chiusa con un toccante intervento dell'on. Emanuele Fiano.
Ad Abbiategrasso, Autorità e Associazioni si sono incontrate al monumento alla Resistenza in piazza XXV aprile per la deposizione della corona e i discorsi di rito. Poi le stesse si sono recate al monumento ai Caduti dove una rappresentanza di studenti ha deposto una corona di alloro.
Il giorno successivo una rappresentanza del Gruppo si è recata alla scuola media statale "Campioni e Mascherpa" di Corsico, dove erano presenti gli assessori Di Stefano e Crisafulli, il dirigente scolastico drott. Ardizzone, unitamente ad alcune docenti: un gruppo di ragazzi e ragazze delle terze medie ha letto scritti di Calamandrei. È stata infine deposta la corona al monumento dedicato agli ammiragli Inigo Campioni e Luigi Mascherpa trucidati nel 1944.

COSENZA

Il presidente del Gruppo, Michele Tocci, insieme al sindaco della città di Castrovillari avv. Mimmo Lo Polito, ai rappresentanti delle Forze Armate, Forze dell'Ordine e alle varie Associazioni d'arma, hanno partecipato, in "modalità anti Covid-19", alla deposizione di una corona di alloro al monumento ai Caduti di tutte le guerre.

CROTONE

"Ora più che mai è necessario rimanere uniti in uno sforzo congiunto che ci permetta di rendere sempre più forti e riaffermare i valori e gli ideali che sono alla base del nostro vivere civile, quel filo conduttore che, dal Risorgimento alla Resistenza, ha portato alla rinascita dell'Italia". È una parte del messaggio del Presidente della Repubblica, letto nel corso delle celebrazioni del 25 aprile, promosse dalla Prefettura di Crotone in collaborazione con l'ANPI. È seguita la deposizione di una corona d'alloro al monumento ai Caduti in piazza Umberto I.
Nel rispetto delle norme anti Covid-19, hanno preso parte alla manifestazione il prefetto, Maria Carolina Ippolito, il presidente facente funzioni della Provincia, Vincenzo Lagani, il sindaco Vincenzo Voce, e i rappresentanti dell'ANPI, dell'ANFI, dell'Associazione Bersaglieri e Carabinieri, dell'Associazione "Giovanni Palatucci" e dei Marinai d'Italia. La corona d'alloro è stata deposta dal presidente del Gruppo ANMI Vito Michele De Caro e dal socio dell'Associazione Carabinieri.

DUEVILLE

La celebrazione si è svolta a Vivaro di Dueville, presso il monumento ai Caduti di tutte le guerre.

GALLARATE

Una rappresentanza del Gruppo ha partecipato alla cerimonia con la deposizione di una corona al monumento ai Caduti per la Libertà nella città di Samarate (VA), alla presenza del sindaco Puricelli.

GENOVA

Alla celebrazione genovese del 76° anniversario della Liberazione è intervenuta la ministra della Giustizia Marta Cartabia. Nella zona sottostante il Ponte Monumentale, alla presenza delle Autorità e dei Labari di tutte le Associazioni d'arma, tra cui l'Alfiere e un Socio del Gruppo ANMI, la stessa ha reso omaggio alla lapide marmorea in ricordo dell'evento storico, ove era stata deposta una corona di alloro. Era inoltre presente l'ammiraglio ispettore (CP) Nicola Carlone, Direttore Marittimo della Liguria e Comandante della locale Capitaneria di Porto-Guardia Costiera.

Genova

GIOVINAZZO

Con una limitata rappresentanza guidata dal presidente Nicola Martinucci, il Gruppo ha onorato i Caduti d'Italia in occasione del 25 aprile; tra gli altri erano presenti alla cerimonia il Vicesindaco e il Presidente del consiglio comunale.

GORGONZOLA

Il Comune di Gorgonzola ha voluto celebrare l'anniversario della Liberazione con una sobria cerimonia, ponendo il limite di cinque rappresentanti per Associazione d'arma in ottemperanza delle restrizioni legate alla pandemia da Covid-19 in atto. Erano presenti, oltre al Gruppo, le Associazioni dei Carabinieri, degli Alpini, dei Martiri di Cefalonia, l'AVIS e l'AIDO.
Dopo l'alzabandiera e la deposizione della corona al monumento ai Caduti, la cerimonia è proseguita al cimitero, dove il parroco, don Carlo José Seno, ha benedetto i monumenti delle Associazioni. In chiusura è stata letta la preghiera del marinaio.

Giovinazzo

IDRO - VALLE SABBIA

A Nozza di Vestone (BS), sul piazzale antistante al "parlamentino" della Comunità Montana Valsabbina, i rappresentanti delle 18 municipalità locali, le Associazioni civili e d'arma, studenti dell'Istituto superiore "G. Perlasca" di Idro, hanno celebrato la 76° ricorrenza della Liberazione. Per l'occasione è stata dedicata una via a uno dei preti della resistenza valsabbina, la cerimonia è terminata con le allocuzioni del sindaco di Vestone Roberto Facchi, del presidente della Comunità Montana GiovanMaria Flocchini e dall'esperto di storia locale prof. Alfredo Bonomi.

MATERA

Anche a Matera, prima città del Mezzogiorno a insorgere contro il nazifascismo, si è svolta la cerimonia per il 76° anniversario della Liberazione. Il pensiero va alla situazione emergenziale causata dalla pandemia da Covid-19: la "liberazione e l'unità" sono i valori prioritari da trasmettere ai nostri giovani. È stato intonato il Silenzio e deposte due corone di alloro, una al cippo in memoria delle vittime della rappresaglia nazifascista e l'altra al monumento ai Caduti della I Guerra Mondiale. Di seguito la cerimonia in piazza Vittorio Veneto in forma ridotta ma non meno sentita, ricordando il sacrificio di chi ha combattuto e difeso i valori tutelati dalla nostra Costituzione. Ha potuto partecipare un solo rappresentante per ogni Associazione presente: il Gruppo è stato rappresentato dal presidente emerito, Eustachio Andrisani, in divisa da alfiere e con il vessillo sociale.

MELZO

Per celebrare 76 anni di libertà e democrazia, per riconfermare i valori conquistati con il sacrificio e l'eroismo di tante vite umane, per rafforzare nei nostri giovani il senso dell'orgoglio italiano nel contesto di un'Europa unita, la celebrazione si è svolta con la deposizione di una corona d'alloro al monumento ai Caduti, il discorso istituzionale del Sindaco e l'intervento commemorativo del Presidente dell'Associazione Nazionale Partigiani Italiani. Hanno partecipato i rappresentanti delle Associazioni combattentistiche e d'arma. La celebrazione è stata trasmessa in diretta sulla pagina *Facebook* del Comune di Melzo.

Matera

Melzo

MOTTOLA

Il Gruppo ha partecipato alla manifestazione con il presidente Oronzo Iurlaro e il vice Luigi Massaro; era presente l'Associazione dei Carabinieri con il presidente provinciale Antonio Putignano e il sindaco Giampiero Barulli con i rappresentanti della giunta comunale.

NOICATTARO

Il Gruppo, con una sua rappresentanza, ha partecipato alla cerimonia di deposizione di una corona d'alloro presso il monumento ai Caduti della cittadina.

NUMANA

In ricordo dell'anniversario della Liberazione, alla presenza di un limitato numero di soci e nel rispetto delle norme anti covid-19, il Gruppo, alla presenza del sindaco Gianluigi Tombolini e del comandante della Polizia municipale Roberto Benigni, ha deposto una corona di alloro al monumento ai Caduti.

OLEVANO SUL TUSCIANO

Per il Gruppo "Sergente Giuseppe Ferrara M.O.V.M." di Olevano sul Tusciano (SA), costituitosi a giugno 2020, in piena pandemia da "Covid-19" e ufficializzato dalla Presidenza Nazionale a ottobre, aver ricevuto l'invito dalla città di Battipaglia per le celebrazioni di questo 25 Aprile è stato un momento di assoluta emozione: ci siamo organizzati attenendoci scrupolosamente alle prescrizioni per la sicurezza sanitaria. Per la partecipazione alla cerimonia, i soci hanno ricevuto i complimenti dal colonnello Umberto Curcio, ufficiale del Genio militare, e i ringraziamenti da parte della sindaca di Battipaglia, Cecilia Francese.

Nella *foto* da sinistra, il vicepresidente Michele Strafella, il colonnello Curcio, la Sindaca, il presidente Raffaele Pascale e il socio Antonio Canova.

PARMA

Nella ricorrenza del 25 aprile il Gruppo di Parma, città dove gli ammiragli Campioni e Mascherpa furono fucilati durante la Seconda Guerra Mondiale, vittime innocenti, ha onorato il loro martirio con una breve ma sentita cerimonia sul luogo dell'esecuzione: il poligono di tiro della città. Ai piedi del cippo della memoria è stata deposta una corona mentre le note del Silenzio si spandevano nell'area. Presenti il Presidente del Consiglio comunale e il Presidente provinciale di Assoarma. In osservanza delle norme sanitarie inerenti la pandemia da Covid-19 non sono stati invitati rappresentanti delle Associazioni d'arma provinciali. Di seguito è stata deposta una corona in onore a tutti i Caduti del mare, presso il locale monumento al Marinaio.

PESARO

Una ristretta rappresentanza di soci del Gruppo ha partecipato alla cerimonia organizzata dal Comune di Pesaro, in collaborazione con Assoarma Pesaro-Urbino e le altre Associazioni d'arma della Provincia. Sono state deposte tre corone d'alloro in altrettanti luoghi della città a ricordo di quanti sacrificarono la vita sotto l'occupazione nazifascista.
Nelle *foto*, due momenti della cerimonia con l'alfiere Roberto Ambrosini schierato e con il socio Roberto Rondolini in divisa della Protezione Civile, mentre sostiene una delle tre corone d'alloro.

PESCIA

Il Gruppo ha partecipato alle celebrazioni organizzate dal Comune. A causa delle restrizioni sanitarie per la pandemia da Covid-19 è stato ammesso un solo partecipante per Associazione. La benedizione della lapide, nella chiesa di S. Michele, è stata officiata da don Valerio, socio del Gruppo.

PINETO

In piazza San Silvestro al borgo di Mutignano in Pineto, su invito dell'Amministrazione comunale, il Gruppo ha partecipato alla benedizione e deposizione della corona d'alloro in memoria del 76° anniversario della Liberazione. Erano presenti il sindaco Roberto Verrocchio, Autorità civili e militari, con la partecipazione delle Associazioni di volontariato. Purtroppo, nel rispetto delle disposizioni sanitarie connesse con la pandemia da Covid-19, il numero dei soci partecipanti è stato limitato.

PONTE SAN PIETRO

Una rappresentanza del Gruppo ha voluto ricordare l'anniversario della Liberazione d'Italia partecipando all'iniziativa organizzata dal Comune, alla presenza del sindaco Marzio Zirafa, le rappresentanze delle Associazioni d'arma di Carabinieri, Alpini, Bersaglieri e Avieri, la Protezione Civile e Associazioni come l'AVIS e l'AIDO.

PORTO SANT'ELPIDIO

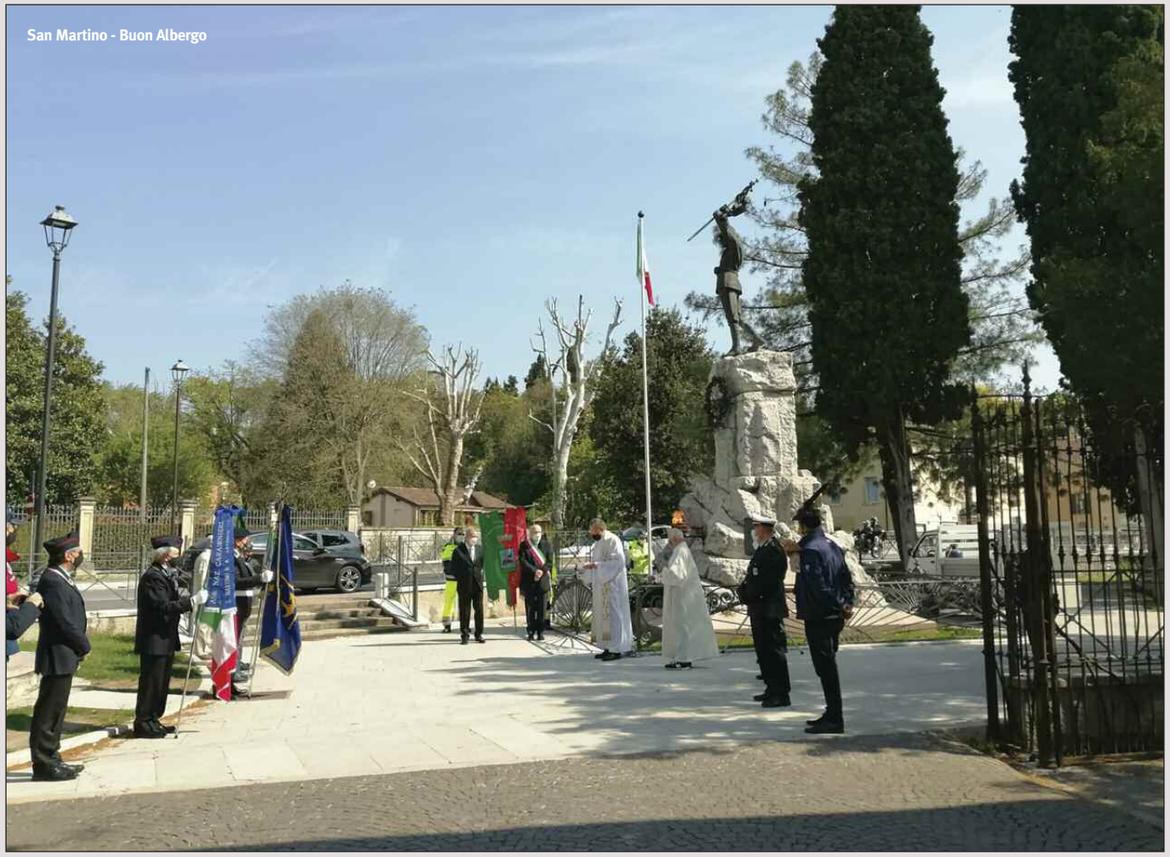
In collaborazione con il Comune, una rappresentanza del Gruppo ha celebrato la ricorrenza davanti al monumento ai Caduti. Dopo la S. Messa nella chiesa dell'Annunziata, si è svolta la cerimonia dell'alzabandiera sulle note dell'Inno Nazionale e si è deposta una corona di alloro ai Caduti di tutte le guerre. Hanno partecipato il presidente Vincenzo Di Donato con l'alfiere Roberto Garbuglia, il sindaco Nazareno Franchellucci con l'assessore Emanuela Ferracuti e l'ex-vicesindaco Annalinda Pasquali, le Associazioni d'arma dei Bersaglieri, Carabinieri e dei Granatieri di Sardegna di Fermo, la Protezione Civile e La Croce Verde.

ROSOLINA

Una rappresentanza del Gruppo, formata dal presidente onorario Remigio Ghezzo, dal vicepresidente e alfiere Luigi Zanellato e dal presidente Oliviero Pozzato, ha partecipato alla ristretta cerimonia pubblica per la deposizione di una corona di alloro in memoria e onore dei Caduti di tutte le guerre.

SAN MARTINO - BUON ALBERGO

Una rappresentanza del Gruppo ha partecipato a una breve cerimonia nel rispetto delle norme anti Covid-19.


San Martino - Buon Albergo

Sciacca

SCIACCA

Anche quest'anno una rappresentanza del Gruppo, composta dal presidente onorario Vito Sclafani, il presidente Accursio Piazza e il socio fotografo Nicolò Poio, è stata presente al Milite Ignoto per commemorare la Liberazione d'Italia.
La cerimonia ha previsto la deposizione di due corone: al Milite Ignoto e al monumento dedicato ai Caduti del Mare per onorare i 53 membri dell'equipaggio del sottomarino *KRI Nanggala 402* recentemente scomparsi nel mare di Bali. Hanno partecipato le Associazioni dei Finanzieri e Carabinieri, il Comando dei Vigili urbani, il trombettista della Banda musicale, la sindaca Francesca Valenti con rappresentanti del Comune.

SERAVEZZA

Un ristretto numero di soci ha partecipato alla cerimonia organizzata dall'Amministrazione comunale di Seravezza. Erano presenti il Sindaco della città con alcuni assessori e rappresentanti di varie Associazioni d'arma.

SIDERNO
e Sezione di FERRUZZANO

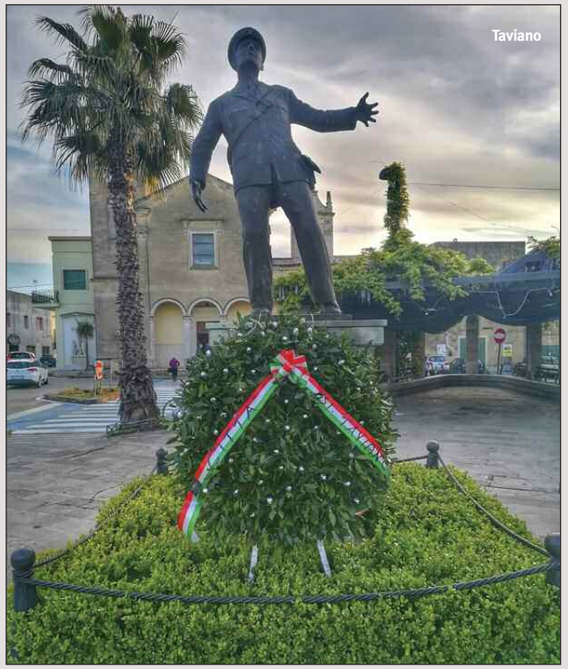
Il Gruppo ha preso parte alla celebrazione, organizzata dalla Commissione straordinaria del Comune, in forma ridotta per le norme anti Covid-19. La cerimonia si è svolta in piazza Vittorio Veneto con la deposizione di una corona al monumento ai Caduti, al suono del Silenzio e con l'alzabandiera solenne. Era presente il dott. Gino Rotella con la viceprefetto dott.ssa Matilde Mulè, rappresentanti di Associazioni locali e alcuni cittadini. Dopo una breve allocuzione, il dott. Rotella si è intrattenuto a colloquio con i soci ANMI.
Per la sezione aggregata di Ferruzzano, il delegato socio Curulli ha svolto il semplice gesto di esporre il Tricolore e la bandiera ANMI sul balcone di casa, presenti anche i soci Amato e Calipari.

Sezione di Ferruzzano

TAVIANO

La cerimonia, organizzata annualmente dall'Amministrazione comunale, si è svolta in forma sobria e ristretta in linea con le norme anti Covid-19, ed è stata trasmessa in diretta *streaming* sulla pagina *Facebook* del Comune. Si è tenuta alla presenza del sindaco Giuseppe Tanisi, il quale ha deposto una corona d'alloro al monumento a Martino Manzo, carabiniere tavianese barbaramente trucidato da un commando tedesco nel corso della II Guerra Mondiale. Alla cerimonia erano presenti i Presidenti e i Vicepresidenti delle Associazioni d'arma del territorio con i rispettivi vessilli, e il Comandante della Polizia Locale. Dopo la cerimonia di deposizione della corona, si sono svolte brevi riflessioni da parte dell'assessore ai rapporti con le istituzioni scolastiche, Paola Cornacchia, della consigliera alle politiche giovanili e alle associazioni, Viviana Calzolaro, e del Sindaco del consiglio comunale dei ragazzi.

Siderno


Taviano

TERMOLI

L'amministrazione comunale di Termoli ha ricordato l'anniversario del 25 aprile con una cerimonia sobria e ristretta, a causa delle disposizioni inerenti la pandemia in atto da Covid-19, dove non è mancata la rappresentanza del Gruppo "M.O.V.M. C.C. Mario Milano". Il presidente Giuseppe Daniele e il porta-vessillo Nicola Sciarretta hanno quindi partecipato alla cerimonia della deposizione di una corona di fiori al monumento ai Caduti di tutte le guerre; al termine, il sindaco ing. Francesco Roberti, dopo una breve allocuzione, ha ringraziato tutti i presenti in rappresentanza delle Forze Armate.

Termoli

VALLE SERIANA - ALZANO LOMBARDO

Nel rispetto delle norme per il contrasto della pandemia in atto da "Coronavirus", ad Alzano Lombardo, dove è ubicata la sede del Gruppo, il sindaco Camillo Bertocchi, dopo aver deposto una corona di alloro ai vari monumenti presenti nel Comune a cura di una ristretta rappresentanza, ha tenuto un breve discorso inerente al 76° anniversario della Liberazione. Sono stati quindi eseguiti: l'Inno Nazionale, durante gli onori alla Bandiera, il Piave e il Silenzio in onore dei Caduti. Di seguito, nella parrocchiale della frazione Nese, è stata celebrata una S. Messa in memoria dei Caduti. Analoghe cerimonie sono state organizzate nei Comuni di Ranica, Nembro e Gazzaniga, tutti in provincia di Bergamo-Val Seriana.
Nella *foto*, con il Sindaco di Alzano Lombardo e i rappresentanti di altre Associazioni, è visibile il presidente emerito del Gruppo Edoardo Bassi (a sinistra) e il socio avv. Emilio Malara.

VALSUSA

In ottemperanza alle restrizioni imposte dalla pandemia, il Gruppo ha partecipato alle celebrazioni del 25 aprile in forma contenuta e in varie località del territorio.
Borgone Susa. La cerimonia ha visto la partecipazione del sindaco Mele, nipote di marinaio, del vicepresidente ANMI Girard, di rappresentanze del locale Gruppo ANA, Reduci e Protezione Civile. Era presente alla manifestazione il responsabile dei Vigili del Fuoco, distaccamento di zona, con cui la Marina Militare e l'ANMI condividono la protettrice S. Barbara. Il Sindaco ha elogiato l'operato di tutte le Associazioni presenti sul territorio durante la pandemia, ricordando le privazioni a cui la popolazione è stata sottoposta, offrendo spunti di riflessione e parallelismi agli avvenimenti della liberazione.
Salbertrand. A rappresentare il Gruppo, era presente il presidente emerito Pistoletto originario del luogo. Hanno partecipato i rappresentanti di tutte le Associazioni del territorio, Autorità civili e militari che con la loro presenza hanno testimoniato che non si può, nemmeno a tanti anni di distanza, prescindere dal ricordo e dai valori che hanno pervaso quei giorni tanto importanti per la nazione e le generazioni future.
Susa. Diversi Comuni del comprensorio di pertinenza del Gruppo hanno visto come protagonisti delle commemorazioni i marinai. Di certo non poteva mancare la partecipazione alla cerimonia che si è svolta a Susa, sede del Gruppo. Hanno partecipato il presidente Laganà, il presidente onorario Ritorto, che ha deposto la corona al monumento ai Caduti, e i soci Crobis con il vessillo della Marina Sarda e Perreca con la bandiera del Gruppo. Nonostante le restrizioni imposte dal Covid, ha avuto una buona presenza di cittadini e associazioni, anche grazie agli ampi spazi a disposizione. Effettuata l'alzabandiera e omaggiato il monumento ai Caduti, il sindaco Genovese ha attualizzato quelli che furono i valori della resistenza "... anche oggi che il nemico non è più colui che parla una lingua diversa o veste un'altra divisa", quei valori che daranno sempre la certezza di lasciare alle generazioni future un mondo migliore.

VITTORIO VENETO

Una rappresentanza del Gruppo ha partecipato alla cerimonia, svoltasi in forma ridotta a causa della pandemia da "Covid-19", in piazza del Popolo, alla presenza del sindaco Antonio Miatto in rappresentanza dell'Amministrazione comunale, Autorità delle Forze dell'ordine e religiose. Organizzata dalla Consulta delle Associazioni d'arma, dove il Gruppo ANMI è il più attivo nel programmare le cerimonie e le attività locali, la cerimonia si è svolta con l'alzabandiera, la deposizione di una corona di alloro al monumento ai Caduti e le allocuzioni di rito.
Nella *foto,* il socio Ludovico Domini, il presidente Gian Tomaso Sonego, il socio alfiere Paolo Fregonas, il presidente della consulta e presidente emerito del Gruppo Riccardo Bertolini, i soci Oscar Viel e Corrado Modolo.

LUCCA
Anniversario del crollo della Torre Piloti

7 maggio. La sera del 7 maggio 2013, la motonave *Jolly Nero* era intenta a eseguire la manovra di uscita dal porto di Genova con destinazione Napoli e altri porti del Mediterraneo quando, alle ore 23:05, veniva a collidere violentemente con la Torre dei Piloti causandone l'immediato crollo. Dei nove morti due di essi rispondono ai nomi del capo di prima classe Marco de Candussio e del pilota Michele Robazza, in servizio sulla torre. Marco viveva a Fornaci e Michele vi ha vissuto per molti anni: sono stati ricordati dal Gruppo presso il monumento ai Caduti del Mare a Fornaci di Barga (LU), assieme ai loro familiari e alla presenza del Sindaco.

Le vittime

Sergio Basso, operatore radio dei rimorchiatori, 50 anni, di Vernazza (SP) - **Maurizio Potenza**, operatore radio dei piloti, 50 anni, di Genova - **Michele Robazza**, pilota, 44 anni, di Pistoia - **Francesco Cetrola,** maresciallo, 38 anni, di Santa Marina (SA) - **Marco de Candussio**, capo di prima classe, 39 anni, di Fornaci di Barga (LU) - **Davide Morella**, sottocapo di prima classe, 33 anni di Biella - **Giuseppe Tusa**, sottocapo di seconda classe, 30 anni, di Milazzo (ME) - **Daniele Fratantonio**, sottocapo di terza classe, 30 anni, di Rapallo (GE) - **Giovanni Iacoviello**, sergente, 35 anni, di Carrara.

BARI

9 aprile. La pandemia in atto da "Coronavirus" non ha consentito lo svolgimento dell'abituale cerimonia, sempre molto partecipata dal Gruppo, per commemorare l'esplosione del piroscafo statunitense *Charles Henderson*, ma il neo-presidente Luigi Laricchia e il presidente uscente Pasquale B. Trizio hanno voluto manifestare anche quest'anno la loro vicinanza ai caduti del tragico evento, unitamente all'Amministrazione civica che, in rappresentanza della popolazione barese, ha deposto una corona d'alloro alla lapide al terminal crociere del porto. Il 9 aprile 1945, per motivi mai del tutto chiariti, nave *Charles Henderson*, ormeggiata alla banchina n. 14 e carica di munizioni, alle ore 11:57 esplose improvvisamente seminando distruzione e morte. In pochi istanti centinaia di vite umane, in prevalenza lavoratori portuali, trovarono la morte e della nave non restarono che pochi relitti. Morirono 371 operai e 57 membri dell'equipaggio (causando 540 orfani); 598 i feriti, mentre le famiglie obbligate a lasciare le proprie case dichiarate inagibili, in particolare quelle del borgo antico, furono 938.

CRONACHE di distanziamento socievole

Continua la rubrica di racconti dei nostri autori Questa volta il tema è l'opposto dell'essere distanziati: amore, abbracci, vicinanza

Quel 9 aprile di fuoco e fiamme

Pasquale Trizio racconta il 1945 a Bari: l'esplosione, la paura, il disastro

PASQUALE B. TRIZIO

IL PORTO NEL CAOS

Spruzzi di nafta arrivavano in ogni parte della città, veri in frantumi e finestre divelte

28.7 CIVILI MORTI Oltre a 102 militari feriti. Si bonifica la nave Hunderson

Pagina del giornale locale che ha pubblicato il racconto di Trizio sulla terribile vicenda

CIVITAVECCHIA

28 aprile. A causa dell'emergenza sanitaria in atto legata alla pandemia da "Coronavirus", la patrona di Civitavecchia e dei naviganti, Santa Fermina, quest'anno è stata festeggiata in maniera contenuta: dopo la S. Messa all'interno del Forte Michelangelo, presenti Autorità civili, militari, religiose e un numero ristretto di persone, comprese le rappresentanze dei Marinai e dei Bersaglieri con i rispettivi labari e Presidenti, la statua della Santa è stata portata sul rimorchiatore per il rituale giro nel porto, salutata dalle numerose navi presenti. Nella *foto* il presidente Enrico Gargano e l'alfiere Antonio Friani posano accanto alla statua di Santa Fermina, sistemata sul rimorchiatore, con agli addetti al trasporto della stessa.

CROTONE

5 febbraio. Una rappresentanza del Gruppo, formata dal presidente Vito Michele De Caro, il vicepresidente Biagio Greco e il socio Francesco Trivieri, ha fatto visita a monsignor Angelo Panzetta, arcivescovo di Crotone-Santa Severina, portandogli in dono la tessera sociale, il gagliardetto e il crest del Gruppo. Per il Presule, nativo di Pulsano (TA), un'occasione per esternare la sua simpatia ai soci e rievocare ricordi giovanili e di famiglia che lo legano alla pesca e alle tradizioni marinare.

GALLARATE

18 aprile. Una ristretta rappresentanza del Gruppo ha partecipato alla solenne cerimonia del 18° anniversario del monumento eretto a San Macario, frazione di Samarate (VA), dedicato ai Caduti Senza Croce della 1^ e 2^ Guerra Mondiale. Oltre alle Autorità civili e militari locali, era presente l'onorevole Leonardo Tarantino.

GENOVA

9 aprile. Presso la Capitaneria di Porto-Guardia Costiera di Genova, mentre si svolgeva la cerimonia dell'alzabandiera, sono state issate a riva anche le bandiere della città di Genova e quella Inglese, in memoria dei venti membri dell'equipaggio deceduti a seguito del naufragio del mercantile inglese *London Valour*, il 9 aprile 1970 nelle acque antistanti la diga esterna "Duca di Galliera" del porto, per le avverse condizioni meteorologiche in quel frangente. La cerimonia ha visto la presenza del Direttore Marittimo della Liguria, nonché Comandante della Capitaneria di porto di Genova, ammiraglio ispettore (CP) Nicola Carlone, del sindaco della città Marco Bucci, della console onoraria britannica Denise Dardani accompagnata da un Sacerdote della Chiesa Anglicana, e del vicepresidente del Gruppo Luigi Zippo. Alle 14:25 infine, a ricordo dell'orario in cui fu lanciato il *Mayday* dalla *London Valour*, la commemorazione è proseguita con il fischio delle sirene dalle navi ormeggiate nel porto.

JESOLO

18 aprile. Presso lo Stadio Picchi della città, per il quarto anno consecutivo, si è conclusa la settimana d'impegno e di assistenza del Gruppo di Jesolo, per puro spirito di volontariato, relazionata con le gare di Gran Premio Mondiale di atletica paralimpica di classificazione per i Giochi Olimpici di Tokyo 2021. Ho quindi avuto il privilegio di "toccare con mano" (seppur per breve tempo) e di vedere quanta determinazione, fierezza e orgoglio trasuda dai 290 atleti paralimpici provenienti da ben 32 Nazioni. Capeggiato dal suo presidente, Luciano Teso, il Gruppo ha costantemente dedicato il suo impegno, prima nel benvenuto agli atleti e alla loro sistemazione in città, poi per la buona riuscita dell'organizzazione e fino al termine con le qualificazioni. All'evento partecipava anche il paralimpico tenente colonnello, ruolo d'ordine del Genio Guastatori Alpini, Giuseppe Campoccio, qualificatosi felicemente 3° per la prossima partecipazione a Tokyo; lo accompagnava il capitano di vascello Roberto Recchia, comandante dell'*Amerigo Vespucci* nel biennio 2017-2018, al quale il Gruppo ha avuto l'onore di donare il crest e i libri sulla storia del tenente di vascello Andrea Bafile e sulla città di Jesolo. Oltre a ringraziare tutti i soci, particolari ringraziamenti vanno anche all'organizzatore dell'evento Maurizio Menin della Federazione Italiana Sport Paralimpici e Sperimentali FISPES, e alla coordinatrice nazionale FISPES, Francesca Pavone, per aver visto in ANMI Jesolo e nell'amministrazione cittadina tutta, un ottimo e consolidato sostegno per la soddisfacente riuscita dell'importante evento nazionale. Atleti... *ad maiora semper*, per Tokyo 2021 e per la vita!

Roberto Spolaor, Consigliere Nazionale Veneto Orientale

Alcuni membri del direttivo del Gruppo di Jesolo.
Primo a sinistra, il presidente onorario Agostino Maglione; sotto il tricolore, il presidente Luciano Teso e, alla sua sinistra, Maurizio Menin coordinatore FISPES, il capitano di vascello Roberto Recchia e il campione atletico, tenente colonnello Giuseppe Campoccio

Consegna del crest e dei libri al Comandante Recchia da parte del Presidente del Gruppo

MASSA

10 aprile. Il Gruppo ha partecipato alla cerimonia in ricordo della Liberazione della città di Massa, il cui gonfalone è decorato di Medaglia d'Oro al Merito Civile.
Nel 76esimo anniversario del 10 aprile, l'Amministrazione comunale, in collaborazione con Assoarma, pur nel rigoroso rispetto delle norme sanitarie per il contrasto della pandemia da "Covid-19", ha voluto ricordare tutti i Caduti e i protagonisti che hanno reso possibile il ritorno alla libertà e alla democrazia.
Nella *foto*, i due rappresentanti del Gruppo che hanno deposto la corona alla base della lapide ai Caduti in piazza Aranci.

SANTA MARIA DI CASTELLABATE

18 febbraio. Come ogni anno, una rappresentanza del Gruppo ha partecipato alla festa del santo patrono di Castellabate, San Costabile Gentilcore, quarto abate della prestigiosa Badia di Cava dei Tirreni, nonché fondatore di Castellabate; era nativo del nostro Comune.

La Santa Messa è stata celebrata dal Vescovo di Vallo della Lucania, monsignor Ciro Minieri; tutto si è svolto in osservanza delle norme anti Covid-19.
Nella *foto*, il presidente del Gruppo Guariglia, il comandante dell'Ufficio Locale Marittimo, luogotenente Sandro Rizzo e il Comandante della locale Stazione Carabinieri, maresciallo Vincenzo Migliaro.

VALSUSA

In occasione della visita a Condove (TO) dell'arcivescovo Cesare Nosiglia, amministratore metropolita di Torino e amministratore apostolico di Susa, è stato posto un omaggio floreale alla stele in ricordo di quanti, provenienti dalle Officine Moncenisio, servirono la Patria nella M.M.
Le Officine Moncenisio, assieme ad altre realtà produttive della Valle di Susa, sono state il principale bacino di arruolamento della M.M, di una valle sì alpina ma con forte vocazione marinara.
Nella *foto* la rappresentanza del Gruppo con il gonfalone del Comune, il sindaco Suppo e S.E.R. Cesare Nosiglia

TURNO DI GUARDIA

Giuseppe Moroni - Socio del Gruppo di Lodi

Si tratta di un acquerello 18x24 intitolato "Turno di guardia" che si trova presso la sede del Gruppo di Lodi, incorniciato unitamente alla preghiera del marinaio, opera del socio Giuseppe Moroni: *l' ispirazione mi è venuta al rientro da un' uscita in mare che era stata organizzata dalla nostra Associazione nel 1988. Io sono stato sottocapo della classe di leva 3/44; ho fatto il CAR a Maridepocar Taranto, il Corso a San Vito (TA) e poi sono stato trasferito alla Direzione Munizionamento di Cava di Sorciaro (SR). La ferma di 24 mesi è stata per me una scuola di vita, il passaggio dal ragazzotto di campagna all' essere un adulto.*

UNA LETTERA DA LICATA

In Memoria del 17 giugno di 84 anni fa

Mi chiamo Salvatore Bonelli e sono uno dei soci fondatori del Gruppo di Licata (AG), figlio del capo silurista maresciallo Giuseppe Bonelli, imbarcato sul sommergibile *Medusa* e scomparso nel mare di Sicilia al largo di Punta Grossa, sul rilevamento vero 225°, ottantaquattro anni fa.
Era il 17 giugno 1937 e il sommergibile, al comando del tenente di vascello Fausto Sestini, si stava dirigendo verso la zona esercitazioni nel mare di Trapani: in coperta, il capo silurista Giuseppe Bonelli sorvegliava i preparativi d'immersione; all'improvviso un'onda anomala l'ha colpito e portato via. Scattate subito le operazioni di recupero di "uomo in mare", le ricerche sono proseguite per giorni ma senza esito. Furono ritrovati solo berretto e salvagente, un grave lutto per la nostra famiglia.

Destino volle che il 30 gennaio 1942, neanche cinque anni dopo, al largo di Pola nelle acque del Quarnaro, il sommergibile *Medusa* fosse affondato dal sommergibile inglese HMS *Thorn*, evento che provocò la morte di quasi la totalità dell'equipaggio (58 uomini su 60).
Nel 1993 una via della città di Licata è stata intitolata al "Maresciallo Giuseppe Bonelli".

LA CORTE DI NETTUNO

Antonio Quarta - Socio onorario del Gruppo di Lecce

Amo il mare da tutta la vita e fin da ragazzo raccolgo gli oggetti legati alle sue storie. Reperti venuti da lontano, ognuno con un proprio indecifrabile percorso, nei quali, spesso per caso, mi sono misteriosamente imbattuto. Con l'accanimento e la passione del collezionista, con l'incanto della sorpresa, con la curiosità della ricerca ho recuperato antiche anfore da trasporto di età romana e greca, vecchie carte nautiche tracciate a mano per segnare una rotta e ancora cannocchiali, timoni, bussole, bozzelli, fanali di via, oblò e antichi sestanti. Una raccolta di pipe di schiuma di mare intagliate dal lavoro certosino di mani esperte, denti di capodoglio incisi da marinai nelle baleniere, un'esposizione di polene del Seicento e del Settecento consumate dalle onde infrante sulle prue dei galeoni. Così, quando ho avuto l'occasione di rilevare un vecchio casolare agricolo in pietra leccese, in prossimità del porto di Otranto, città dalle mille meraviglie alla quale sono particolarmente legato, vi ho realizzato un hotel. Ho pensato di dare a questo luogo un segno forte, scegliendo di esporre tutta la mia collezione di oggetti legati al mare e alla navigazione, chiedendo a questo posto tra il castello e il porto, già magico per la sua collocazione, di essere ancora più speciale. Di diventare un punto di riferimento per i naviganti, la soglia per un'altra dimensione, lo scoglio da cui guardare il mare e partire per una rotta immaginaria. Con il mare ho condiviso momenti di assoluto, sia in compagnia sia in solitudine. Il mare mi conserva il ricordo di battute di pesca nei mari del Salento e in giro per il mondo. Di giornate ricche di emozioni, di risate, di rabbia, di sorrisi, a volte anche di malinconia. Ebbene, ho pensato che fosse il momento di ricambiare: il *Maritime Museum Hotel Corte di Nettuno* è il mio tributo al mare, il porto sicuro per chi volesse ormeggiare per una sosta rendendo un viaggio nel Salento ancora più indimenticabile.
P.S.: I miei più riservati e prelibati caffè espresso o in ghiaccio, che io stesso produco, li assaporo nella corte dell'hotel, ammirando la grande statua di bronzo del Dio del Mare, Nettuno...

LA BURIANA

Ugo Elia - Socio del Gruppo di S. Maria di Castellabate

Premessa. Ugo Elia oggi, all'eta di 81 anni, si è addentrato in un racconto, scritto con l'orgoglio di chi sa di aver fatto il proprio dovere, come a voler rivivere un film: imbarcato sul sommergibile *Calvi*, si trova di guardia durante una tempesta, che scaglia flutti schiumosi contro la sagoma dell'unita ormeggiata in porto e che mette a dura prova il giovane marinaio. Con l'aiuto di un commilitone, riesce a sistemare i cavi nella giusta trazione, destreggiandosi con esperienza e abnegazione, risultando di esempio per tutti i marinai di ogni ordine e grado.

Giannicola Guariglia - Presidente del Gruppo di S. Maria di Castellabate

Il sommergibile *Pietro Calvi* *in fare di rientro* *nel Mar Piccolo di Taranto*

Taranto. Il *Calvi* era ormeggiato e io ero di guardia a bordo con il grado di sottocapo. Il sole era tramontato da tempo e gran parte dell'equipaggio era uscito in franchigia; sentivo il vento fischiare e il mare incresparsi paurosamente. Il mare vivo: forti schizzi d'acqua arrivavano in coperta portati da folate di vento, il sommergibile si spostava come fosse un pendolo e i cavi d'ormeggio iniziavano ad allentarsi. Una bettolina per il rifornimento di carburante era affiancata, già con un cavo mollato, e sbatteva contro il nostro scafo. Sussisteva un pericolo incombente di fuoriuscita di nafta. A bordo erano presenti pochi marinai, cioè la sola squadra di servizio, e di questi la maggioranza era poco avvezza all'arte marinaresca. Fortunatamente, però, c'era Monteforte, mio stimatissimo amico, sottocapo volontario, che vedevo già destreggiarsi tra prora e poppa del battello incurante di bagnarsi. Aveva la situazione in mano; era urgente intervenire sui cavi di ormeggio del lato sinistro, quello della bettolina, inserendo a dovere i parabordi e cazzando i cavi. Il lato sinistro del *Calvi* era il più esposto al vento. Incuranti delle raffiche e dell'acqua che ci aveva inzuppati fino alle ossa, si continuava a lavorare senza sosta, pienamente consapevoli del pericolo che il nostro amato battello correva. Sistemiamo i cavi di prora nella giusta trazione, riprendendo l'imbando. I nostri occhi s'incrociano, "Elia e Monteforte chiedono aiuto", i nostri colleghi sono come spettatori smarriti, pur essendo qualcuno di loro più muscoloso di noi due messi insieme. Credo che il loro cervello fosse momentaneamente bloccato: movimenti goffi, qualcuno inciampa sui cavi e cade, mando due marinai sui lati di poppa a riferire la situazione. Mi accorgo che le mie mani sono non solo bagnate, ma anche sporche di sangue. Si lavora senza guanti, lo stesso per Monteforte. A occhio ci sentiamo rassicurati: la prora risulta imbrigliata, come domata a dovere.
Decidiamo di avviarci a poppa, contemporaneamente controlliamo la tenuta dell'ormeggio della bettolina, che rappresenta il maggior pericolo per il battello.
La pioggia inizia a diminuire, le nostre tute bagnate aderiscono al corpo e cominciamo a sentire il freddo. Nel percorso verso poppa dico al mio amico e collega: "na fatia!" (che fatica), giacché la mia espressione dialettale lo faceva ridere. In lontananza scorgo il Sottufficiale di servizio che corre verso il battello; in seguito verrò a sapere che, resosi conto della buriana, non aveva aspettato nessuna chiamata per tornare sul sommergibile. Mi confessa Monteforte: quel giorno Ugo faceva parte della squadra di servizio e, avendolo visto lavorare, pensavo "quest'amico ha mille risorse, non solo in senso figurativo, ma anche nella realtà; ad esempio si diletta a suonare diversi strumenti"... Ripeto, mille risorse!
I ragazzi a terra stavano liberando il barbettone dal sacchetto per poi incappellarlo alla bitta, gli altri a bordo completavano la sua tenuta. Non essendo nocchieri, avevamo fatto un buon lavoro. Stendendo il braccio con pugno chiuso e pollice in alto faccio capire che va tutto bene. Il Sottufficiale mette piede a bordo, controlla la situazione della bettolina e si avvia verso prora, poi verso poppa stessa prassi, fa qualche domanda in merito a chi materialmente avesse preso ogni decisione. Elia e Monteforte, gli dicono; poco dopo scendiamo tutti in banchina. Questi fa una leggera pausa di meditazione e rivolgendosi a tutti dice: bravi, ben fatto, domani riferirò al Comandante. Dal suo giubbotto tira fuori diverse bustine di cordiale, che tracanniamo con molta avidità: un gesto amichevole e carino.
Saluto tutti, mentre con lo sguardo i miei occhi si fissano sul numero distintivo del nostro battello come per volergli dare un saluto, una carezza: "503", il numero del *Calvi*. Il giorno dopo alle 12.00, l'ora del panino, assemblea generale presieduta del Comandante; siamo schierati in banchina. Egli riporta in maniera sintetica l'operazione del personale di servizio nella notte precedente durante la "buriana" e la valuta con parole di elogio e apprezzamento; in particolare cita me e Monteforte. Sicuramente il Sottufficiale aveva riferito anche certi particolari. L'assemblea si scioglie e mi avvio verso la segreteria, il mio posto di lavoro.
Sento una voce che dice: bravo Elia, mi giro e vedo il Comandante. Rispondo: il primo merito va soprattutto a Monteforte, senza il suo tempestivo intervento e il suo eccellente senso di coordinamento non so come sarebbe finita l'avventura. Il Comandante replica semplicemente: "Lo so... grazie ancora!". A distanza di oltre mezzo secolo questi ricordi testimoniano ancora oggi il legame sincero fra Monteforte e me. Questo episodio rafforzò ancor di più i nostri rapporti, la nostra amicizia e soprattutto il grande reciproco rispetto, la consapevolezza che nel momento del bisogno non sei solo. L'unione fa la forza... io per lui... lui per me.
I sommergibilisti vivono esperienze umane uniche; condividere gli stessi spazi, successi e paure, tante ma tante paure anche in tempo di pace, crea dei legami speciali, "unici". L'equipaggio di un battello e molto più di una squadra: metti la tua vita in ogni momento nelle mani di un tuo compagno e, contemporaneamente, tieni la sua vita nelle tue. È alla fine del mio servizio militare che mi resi conto di questo modo di pensare e di agire. Difficile da spiegare: mi sono sentito orgoglioso di essere stato un Marinaio d'Italia "sommergibilista", parte integrante dell'equipaggio, laggiù, nel profondo del mare, chiusi in un "sigaro di acciaio" con colleghi e superiori, amici per la pelle, uniti in unico destino. "Tutti per uno... uno per tutti!". Solo alla fine di questi due anni da sommergibilista mi sono reso conto del valore di questo periodo della mia vita. Ho avuto la fortuna di essere stato amico di tanti colleghi: non posso elencarli tutti, tanti nomi non sono più presenti

Racconti e Ricordi

nella memoria, ma sono sempre vivi nel cuore: Boschetti, Calogero, Orlandi, Provenzano e Migliacci. Uno di questi in assoluto voglio però mettere in cima alla torretta: Enzo Antonio Monteforte, un amico di quelli che fanno la differenza. In una parola semplice ma significativa: un vero sommergibilista!

Nato a Santa Maria di Castellabate (SA) il 1° aprile 1940, Ugo Elia vive in Germania dai primi di gennaio del 1963. Ha sposato una signora tedesca, è padre di cinque figli e oggi nonno di tre nipoti. In gioventù, da marinaio, ha servito la Patria nel periodo 15 novembre 1960 – 31 dicembre 1962, congedato col grado di secondo capo. Dopo il giuramento a Taranto, è stato imbarcato sui sommergibili *Vortice* e *Pietro Calvi*.

LE FARFALLE SVOLAZZANO

Franco Nini - Socio della Componente Nazionale Sommergibilisti

"Che bella foto... le farfalle svolazzano" diceva l'ammiraglio di squadra Giovanni Fiorini, Capo del 6° Reparto Elicotteri dello Stato Maggiore della Marina Militare.
Era l'anno 1965 e, appena sbarcato dal sommergibile *Da Vinci*, ero stato assegnato a questo nuovo e innovativo reparto come furiere. La segreteria era composta da un capo segreteria (motorista) e da un tecnico elettronico, tutti e due specialisti di elicotteri. Contenti di avermi, perché non sapevano battere a macchina e, inoltre, avevano difficoltà a leggere la scrittura del grande Capo, peccato che avessero un grado superiore al mio e che io dipendessi da loro...
In giornata mi presentano all'Ammiraglio come nuovo arrivato; me l'avevano descritto come burbero e non molto cordiale con i dipendenti, invece mi ha accolto cordialmente e invitato a sedermi. Mi ha fatto un "piccolo interrogatorio" su quelle che erano le mie precedenti esperienze, con particolare riferimento al periodo sul *Da Vinci*, confessandomi che ammirava i sommergibilisti. Concluse dicendo: "Contento di essere stato trasferito a Roma e, visto che sei umbro, anche vicino casa? Ok, buon lavoro e fai il bravo". Non ho risposto, con un sorriso ho salutato e sono ritornato in segreteria. Non ero d'accordo sul fatto di venire al Ministero e per di più a Roma: non amavo questa città, mi ricordava giorni tristi e tormentati con la mia famiglia, vissuti per via della guerra, e di stare vicino a casa non m'importava molto.
I colleghi erano contenti per me, per il fatto che ero stato trattato bene: "Ma vedrai al piccolo errore quante te ne dice..." E invece no, sotto il suo comando non mai avuto una sgridata, non perché non facessi errori ma perché mi scusavo con educazione, senza accampare scuse puerili.
Avevamo stabilito che la prima bozza non dovesse essere perfetta, e allora avevo il permesso di battere sui tasti di una Olivetti "anzianotta" con il rumore e la velocità che volevo. Non dovevo fare le correzioni, tanto lui rileggendo cambiava molto e quindi era inutile fare il perfezionista.
Accanto al suo ufficio lavoravano due Ufficiali, piloti esperti di elicotteri, che studiavano e proponevano miglioramenti alla ditta fornitrice, non senza passare prima dal grande Capo per l'approvazione. Entrambi si lamentavano per il rumore che facevo quando battevo i tasti, qualcuno accennava a un mal di testa per colpa mia e allora, insieme al Capo Segreteria, ci recammo in magazzino a vedere se fosse possibile prendere una macchina da scrivere meno rumorosa.
Cerca e ricerca, missione impossibile perché quelle in dotazione al Ministero erano tutte uguali, l'addetto però ci dice in confidenza che l'ultimo acquisto per la segreteria del Capo di Stato Maggiore era speciale: "Di rumore ne puoi fare ben poco con quella, valla a vedere e se mi porti l'autorizzazione, con un paio di firme importanti, te la ordino subito".

Il problema era proprio andare a vederla: entrare nella segreteria particolare del CSM era come entrare nel caveau della Banca d'Italia. Gli amici servono a questo, offro un caffè a uno del mio corso degli Affari Generali e gli chiedo se conosce quello che sta alla segreteria particolare del Capo di Stato Maggiore. Mi risponde affermativo: "Lo conosco bene, è anche mio amico" "Ok, quando lo vedi?" "Difficile, alcune volte al distaccamento, è di Roma e spesso non rientra, però abbiamo deciso di andare a mangiare una pizza insieme una sera di queste, se vuoi puoi venire, basta che paghi il conto". Gli acquisti in Marina sono complicati e ci vuole molto tempo, ma dopo qualche mese eccoti qua l'ultimo grido di macchine per scrivere, non Olivetti ma di una ditta americana.
Sentiti un po' di schiamazzi in segreteria, si affaccia l'Ammiraglio: "Cosa state festeggiando"? e, vista la nuova macchina da scrivere "Bene, bravo, subito all'opera, ho giusto un paio di lettere da farti battere con la nuova macchina". E così sembrava che avessi avuto un regalo personale, non un mezzo di lavoro per non far venire il mal di testa a qualcuno con i timpani delicati.
L'ammiraglio Fiorini ha combattuto fino all'ultimo per realizzare il suo sogno, ampiamente descritto in un appunto per il Capo di Stato Maggiore: come minimo, un elicottero su ogni nave in costruzione e un Centro Operativo Elicotteri tutto Marina al nord, senza interferenze con altra Forza Armata.
Da qui è nato un ampio dibattito, in quanto allo Stato Maggiore erano restii ad ascoltarlo; erano più votati a costruire navi veloci, piene di attrezzature tecniche e di armamento; gli elicotteri portavano peso e personale poco utilizzato, e il loro impiego era saltuario nelle navi di piccole dimensioni.
La determinazione e la convinzione, che hanno sempre animato l'opera dell'ammiraglio di squadra Giovanni Fiorini, possono a buon diritto farlo considerare come uno dei più accesi fautori dell'Aviazione Navale nazionale e, in particolare, il "propulsore" della componente elicotteristica.
Con tenacia e volontà i suoi sogni li ha realizzati tutti. Oggi ogni nave piccola o grande ha il suo appontaggio a poppa e, inoltre, esiste un grande centro operativo al nord per gli elicotteri: MARISTAELI LUNI, a lui intitolato.
Quando ha dovuto lasciare il servizio, per una grave malattia, mi ha stretto la mano; pensavo che volesse abbracciarmi, il suo saluto è stato tenero e riconoscente. Era vietato andare a trovarlo anche per motivi di lavoro, si dovevano lasciare i documenti a una infermiera e ripassare dopo un po' di tempo per riprendere quelli firmati. Una volta sono andato da lui e, insieme alla cartella, ho messo un biglietto con scritto "Un caro saluto da tutta la segreteria, ritorni presto, l'aspettiamo". Dopo qualche giorno un nostro Ufficiale lo va a trovare e l'Ammiraglio gli fa vedere il nostro biglietto dicendo "Ringrazia Nini e gli altri, mi ha fatto piacere".
Ritornato in ufficio, l'Ufficiale ci ha raccontato che purtroppo era sempre grave ma che "un sorriso gli è scappato quando mi ha fatto leggere il vostro biglietto, era contento del vostro ricordo e vi ringrazia". Nessuno capiva di cosa trattasse il biglietto, mi hanno subito individuato e cazziato per non aver detto nulla della sviolinata.
"Il bravo", come diceva l'ammiraglio Giovanni Fiorini, l'ho fatto: gran parte della mia carriera l'ho passata in questo reparto lavorando sodo, a volte, e dopo tanti anni avrei voluto cambiare; al Ministero c'erano degli uffici che mi piacevano, per esempio l'Ufficio Vela dove c'era l'ammiraglio Straulino. Conosciuto a La Spezia a bordo del *Corsaro II*, un mio amico Nostromo mi aveva invitato a una uscita in mare: il Comandante in quella occasione era lui, il grande navigatore, il grande prode dell'*Amerigo Vespucci* che ha strabiliato il mondo per le sue gesta. L'ammiraglio Straulino, dopo una squadrata, ha capito che non avevo un grande piede marino e mi ha messo a preparare i panini, aveva capito che ero un furiere cuoco. Sentivo i suoi ordini precisi all'equipaggio, formato da allievi ufficiali, erano musica e suscitavano ammirazione. A Mariscuola La Maddalena avevo fatto un corso di vela, dunque comprendevo i vari comandi che si davano a bordo che, detti da Straulino, erano fantastici e alcune volte fantasiosi.
Sono stato imbarcato sull'*Etna* e, sbarcato, sono stato destinato al Reparto Elicotteri. Poi sono tornato a Mariscuola La Maddalena e, alla fine, dove se non al Reparto Elicotteri? Quando ho fatto il corso professionale, invece, mi ha fatto piacere ritornarci, perché nel frattempo mi ero sposato e comprato casa.
Dopo la scomparsa dell'ammiraglio Fiorini, il reparto è aumentato di numero e ha cambiato sede per far posto ad altri uffici specializzati per la progettazione; dal primo piano siamo andati a finire al sesto di una palazzina nuova all'interno del Ministero. Nuovi Capi, cresciuti all'ombra del fondatore di questo reparto, nel corso degli anni non hanno fatto altro che portare a termine le sue opere ampiamente documentate e riconosciute attuabili, quando era possibile per il bilancio della Marina.
Spesso mi chiedevano documenti da lui prodotti, lettere personali a vari personaggi dello Stato Maggiore e anche qualche rimprovero alle ditte fornitrici per il ritardo nelle consegne. Per lui era una missione portare avanti i suoi progetti per il bene futuro della Marina e lo dimostrava citando la letteratura americana e inglese; i loro orientamenti futuri erano uguali ai suoi.

Avvenimenti

Lodevoli iniziative

Aprile. "La rustida bianca" è il titolo del libro di ricette scritto da Umberto Ricci, socio del Gruppo di **Cattolica**: l'intero ricavato della sua vendita, **circa 1.000 euro,** è stato devoluto alla **Sezione Provinciale dell'Associazione Italiana Sclerosi Multipla** che ha ringraziato consegnando un attestato nelle mani del presidente Luigi De Astis. La lodevole iniziativa era stata sostenuta dal direttivo del Gruppo con l'acquisto di un congruo numero di copie, donate ai soci in occasione delle passate festività pasquali.
Il volume, e soprattutto la donazione all'AISM, hanno ottenuto un ampio riconoscimento da parte della cittadinanza e il plauso dell'Amministrazione civica.

Durante le festività pasquali, sensibile alle richieste di aiuti alimentari da parte di tante famiglie in questo triste periodo di pandemia, il Gruppo di **Fasano** ha organizzato, per i soli soci, una lotteria a premi il cui ricavato, sottratte le spese per i premi, è stato devoluto alla "Cooperativa Sociale Equo e non Solo" della città. Detta cooperativa ha organizzato l'iniziativa "adotta una famiglia in difficoltà nella tua città" alla quale hanno risposto, oltre al Gruppo, altri enti e aziende del territorio.
Grazie ai contributi raccolti, a 23 famiglie sono stati garantiti 35 euro a settimana, per tre mesi, destinati all'acquisto di generi alimentari.
La lotteria è stata organizzata via *WhatsApp* limitando al minimo i contatti interpersonali per garantire le norme anti Covid-19.
Merita di essere segnalata, inoltre, l'opera di volontariato presso la mensa sociale "Paolo VI" di Fasano, dove i nostri soci Donnaloia, Tagliente e Nistri vengono impiegati come camerieri e addetti alle pulizie.

Presso un centro vaccinale di Catania, nell'ala dell'ex mercato ortofrutticolo di San Giuseppe la Rena, totalmente ristrutturata dalla Protezione Civile, dal **1° marzo** sono al lavoro medici, infermieri, operatori sanitari e volontari di protezione civile, tra questi anche alcuni soci del Gruppo di **Fiumefreddo** (CT). In particolare i Marinai si occupano di agevolare le operazioni di accoglienza/registrazione degli utenti. Domenica **18 aprile**, il Presidente della Regione ha incontrato una rappresentanza dei volontari etnei e ha rivolto un ringraziamento a loro e a tutti quelli che da oltre un anno sono in prima linea per mitigare la pandemia con un'azione meritoria, utile e qualificante.

Fiori d'Azzurro 24 e 25 aprile

Il Gruppo "G.M. Carlo Carli" di **Codigoro** (FE), attivo dal 1962, ha aderito all'iniziativa volta a sostenere l'attività di Telefono Azzurro, l'associazione benemerita che aiuta i bambini e gli adolescenti in difficoltà. Il gazebo in piazza Matteotti, allestito dal Gruppo sotto la guida del presidente Alberto Bottoni, è stato visitato da numerosissimi cittadini che hanno voluto dare il loro contributo. Durante la mattinata, quando nella stessa piazza si è tenuta la celebrazione della Festa della Liberazione, il gazebo è stato anche visitato dalla sindaca Alice Zanardi, che ha voluto dare il suo personale e gradito contributo.

Con la Sindaca, da sinistra, è visibile il presidente Alberto Bottoni, il consigliere Sauro Beltrami e il socio Daniele Rossi

La signora Leda Rossi con il nipote e i tre rappresentanti del Gruppo

Il Gruppo di **Pachino-Portopalo** (SR), su invito di S.O.S. Telefono Azzurro Onlus, ha partecipato alla manifestazione "Fiori d'Azzurro", allestendo il banchetto espositivo nei locali della propria sede.
Non è stato necessario allestirne all'esterno in quanto, con la sola esposizione dei poster predisposti per l'evento e la sensibilizzazione tramite i *social*, i vasi di fiori a disposizione sono presto terminati grazie alla grande partecipazione e generosità della cittadinanza.

Il Gruppo di **Vittoria** (RG) ha allestito un banchetto in piazza, riuscendo a distribuire tutte le piantine inviate da "Telefono Azzurro" e orgoglioso di tornare sul campo con una lodevole iniziativa di tale portata.
Nella prima *foto* sono presenti il Comandante della Polizia Municipale di Vittoria, dott. Rosario Amarù, il dott. Salvatore Incardona, chirurgo e tenente di vascello in congedo, il Presidente cittadino e il Presidente distrettuale del club "Kiwanis".

Onorificenze

Il socio di ANMI **Viareggio** Marco Gemignani, docente di storia e strategia navale presso l'Accademia Navale di Livorno, è stato nominato Commendatore dell'Ordine della Repubblica.

Varie

Con una cerimonia riservata, la famiglia dell'ammiraglio Egone Wetzl ha donato al Gruppo di **Bari** due opere pittoriche dell'alto ufficiale, composte nel lontano 1954, che fanno ora bella mostra negli ampi saloni sociali della sede barese. Per il Gruppo, era presente alla donazione Luigi Laricchia, neopresidente.

Giorni lieti

Nati

Il Direttivo del Gruppo di Grado ha il piacere di annunciare la nascita di **Nico** e **Greta**, nipoti del socio *Rino Chiusso*

Compleanni

14 aprile. La decana del Gruppo di **Valsusa** Laura Suppo ha tagliato il traguardo dei **101 anni**. Purtroppo anche quest'anno, a causa della pandemia, non è stato possibile festeggiare l'evento, tuttavia il Gruppo è stato affettuosamente vicino a Laura che risiede presso la casa di riposo di Condove (TO). Auguri Laura dal Presidente, dal Consiglio, dai Soci del Gruppo e da tutti i Marinai d'Italia!

30 aprile. In forma molto ridotta a causa della nota pandemia, il Gruppo di **Ortona** ha reso omaggio al socio Mario Iezzi per il suo **100esimo compleanno**: in rappresentanza di tutti, il presidente Antonio Giambuzzi e il socio Antonio Orlandi si sono recati nella sua abitazione per rivolgergli affettuosi auguri per la sua lunga vita. Mario si è avvicinato alla nostra Associazione nell'anno 2012, ma la sua partecipazione alla vita sociale è stata molto intensa e ricca di sentimenti. Molte volte abbiamo ascoltato i suoi racconti di guerra, nel periodo in cui ha servito lo Stato quale Ufficiale dell'Esercito Italiano: quante volte ci ha parlato dello sbarco degli alleati in Sicilia durante la Seconda Guerra Mondiale, di quelli che sono stati i suoi incarichi e di come sono stati svolti con passione, abnegazione e amore patrio. Grazie, caro Mario per tutto quello che ci hai dato in poco tempo, auguri di vero cuore da tutti i Marinai d'Italia!

17 giugno. Giovanni Varagnolo, socio da una vita del Gruppo di **Chioggia**, compie **90 anni**. Felicitazioni da tutti i Marinai del Gruppo.

Matrimoni

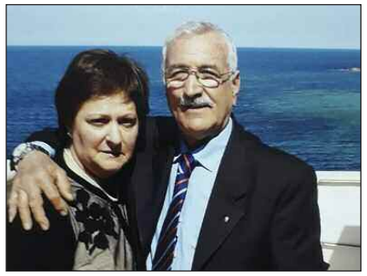
Anna Mariarosaria Taiani, figlia di Domenico presidente del Gruppo di Maiori, si è unita in matrimonio con **Arcangelo Sepe**

Anniversario di Matrimonio

Nozze d'Oro (50 anni)

Vito Ricchiuti socio di Bisceglie
e signora **Mimma Ferrante**
Con gli auguri più sinceri
da parte del Gruppo di Bisceglie

Nozze di Zaffiro (45 anni)



Filippo Guda consigliere di Matera
e signora **Elvira Damiano**

Giorgio Favro presidente di Pordenone
e signora **Laura Maurizio**

Nozze di Topazio (41 anni)

Biagio Santoro consigliere di Vasto
e signora **Luisa Amato**
Da parte del Gruppo di Vasto
gli auguri più sinceri e lunga vita
a una coppia esemplare
per l' impegno sociale

Nozze di Rubino (40 anni)

Giuseppe Mastrototaro socio di Bisceglie
e signora **Antonia Lamanuzzi**
Con gli auguri più sinceri da parte
del Gruppo di Bisceglie

Nozze di Pietra (37 anni)

Andrea Feltri socio di Martina Franca
e signora **Antonietta Maggi**

Lauree

Congratulazioni al socio di Pozzuoli sottotenente di vascello (GN) **Luca Riso**, che ha brillantemente conseguito la laurea in Ingegneria Navale.
In un periodo così complicato e pieno di restrizioni non sono stati pochi i sacrifici che hai dovuto affrontare per completare il tuo percorso e ci sei riuscito in modo eccellente. Complimenti e auguri dal Presidente e dal Consiglio direttivo del Gruppo di Pozzuoli!

Giulia Ghezzo, nipote di Remigio presidente onorario del Gruppo di Rosolina, in Lettere presso l'Università degli Studi di Ferrara con 102.

Caterina Laganà, socia e figlia del presidente del Gruppo di Vallesusa, in Scienze e Tecnologie Agrarie.
Ha discusso brillantemente la tesi dal titolo "Il giardino in verticale".
Da tutti noi le più vive congratulazioni!

Sono salpati per l'ultima missione

Abruzzo e Molise

Lanciano

■ **Guido Umberto Carbone** cl. 1935
Socio emerito, si è distinto in modo particolare per la partecipazione e organizzazione delle attività del Gruppo

■ **Nicola Di Martino** cl. 1938
Socio emerito, appassionato costruttore di modellini navali realizzati con una tecnica particolare scolpendo direttamente il legno, lascia un vuoto incolmabile in tutti i soci

Campania

Avellino

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

Bacoli

■ **Michele Illiano** cl. 1921
Ultimamente aveva ricevuto l'ultimo encomio: la Croce al merito di guerra

Santa Maria di Castellabate

■ **Giovanni Squillaro** cl. 1940
Supplente per il Collegio dei Sindaci, molto affezionato al Gruppo e sempre presente a tutte le manifestazioni, per oltre 30 anni aveva lavorato sulle navi petroliere

Emilia Romagna

Cattolica

■ **Mario Casadei** cl. 1921
■ **Claudio Giordani** cl. 1927
■ **Enrico Ercoles** cl. 1932
■ **Sante Venerandi** cl. 1937
■ **Andrea Cecchini** cl. 1939
■ **Luigi Orecchini** cl. 1946
■ **Nildo Cardellini** cl. 1950
■ **Alvio Pritelli** cl. 1953

Liguria

La Spezia

■ **Salvatore Bossi** cl. 1923
Iscritto all'ANMI dal 1957

■ **Remo Bastagli** cl. 1925
Ammiraglio (MD), neuropsichiatra a Marispedal La Spezia
Aldo Piccardo, presidente del Gruppo di ***Rapallo****, personalmente e in nome di tutto il Gruppo, esprime il suo profondo cordoglio: La Sua persona è nel nostro cuore quale maestro di vita, capacità mediche e vero spirito di Ufficiale Medico. La Sua figura ricorderà sempre i sentimenti di Patria, Onore, e Fedeltà, che sono impressi nell' animo di ogni Ufficiale Medico della Marina.*
Arrivederci in Dio, Zio Remo, Aldo

Rapallo

■ **Giovanni Simonetti** cl. 1935
Iscritto dal 2014, ma già da oltre dieci anni prima frequentava il Gruppo, assiduo partecipante a tutte le attività. Persona estrosa e di compagnia, ha saputo bene integrarsi con tutti i soci e conquistare l'attenzione e la simpatia di tutti, lascia in noi un ricordo di amicizia e fratellanza, alla famiglia così duramente colpita, va il nostro più profondo cordoglio

Lombardia Nord Ovest

Gravedona Consiglio di Rumo

■ **Valeriano Peverelli** cl. 1948
Radarista scelto

Lombardia Sud Ovest

Crema

■ **Bruna Valentini** cl. 1938
Socia sempre presente a tutte le iniziative del Gruppo e attivissima nella LILT - Lega Italiana per la Lotta contro i Tumori.
Il Gruppo piange la Sua scomparsa e fa le condoglianze ai familiari

Paullo

■ **Gianpaolo Zamagni** cl. 1945
Appassionato modellista di navi, ha partecipato più volte alle esposizioni di modellismo navale del Gruppo

Lombardia Sud Est

Flero

■ **Lino Guerinoni** cl. 1941

Idro Vallesabbia

■ **Pietro Moreschi** cl. 1941

Piemonte Occidentale e Valle d'Aosta

Cuorgnè

■ **Carlo Fenoglio** cl. 1949

Ivrea

■ **Franca Gianotti** cl. 1936

Piemonte Orientale

Oleggio

■ **Tommaso Marino** cl. 1947
■ **Edgardo Carola** cl. 1947
■ **Rosella Silvestri** cl. 1952
Socia simpatizzante, consorte del Presidente del Gruppo

Puglia Meridionale

Taviano

■ **Marino Spiri** cl. 1945

Sardegna Meridionale

Calasetta

■ **Pietro Aversano** cl. 1941

Sicilia Orientale

Siracusa

■ **Guerino Di Napoli** cl. 1943
Capo di prima classe scelto

Toscana Meridionale

Grosseto

■ **Giovanni Guglieri** cl. 1947
Già ufficiale medico di complemento

Piombino

■ **Otello Moretti** cl. 1938
Sindaco revisore del Gruppo

Toscana Settentrionale

Forte dei Marmi

■ **Angelo Gasperi** cl. 1946

Veneto Orientale

Castelfranco Veneto

■ **Sirio Locci** cl. 1933
Fuciliere di Marina - Battaglione San Marco, socio che ha sempre presenziato a cerimonie e manifestazioni e dal 2003 con l'incarico di sindaco effettivo del Gruppo

Pederobba

■ **Romano Bisignani** cl. 1938
Socio fondatore del Gruppo

Vittorio Veneto

Sante Da Re cl. 1944
Motorista navale, molto conosciuto e apprezzato per la fattiva collaborazione con tutte le Associazioni d'arma

■ Don Giuseppe Bachetti

Socio del Gruppo di Ferrara, Ascoli Piceno e San Benedetto del Tronto

Emilia Romagna/Ferrara

Da marò a ministro di Dio: è salpato per l'ultima missione il nostro confessore spirituale don Giuseppe Bachetti. Nasce ad Ascoli Piceno il 31 marzo 1948, dopo il periodo dell'infanzia e degli studi giovanili, lo sappiamo arruolato di leva in Marina con la chiamata dell'anno 1968. Si congeda a fine ferma nel giugno 1970 dopo aver svolto servizio come infermiere (comune di prima classe), presso il Centro Addestramento Reclute Marina di Taranto. Non conosciamo per quali altri e diversi sentieri si sia sviluppato il suo percorso di vita ma di certo lo sappiamo transitare a Ferrara, e si presenta ai nuovi colleghi marinai quale seminarista presso il seminario arcivescovile della città, pur in età matura, in forza dell'altra sua grande aspirazione, latente in lui fin dall'età giovanile; la sua vita dedicata a Cristo. E dopo gli studi in seminario e il servizio del diaconato, il marinaio e socio Giuseppe gusta finalmente la gioia e la piena realizzazione della vita con l'ordinazione presbiterale. La solenne consacrazione si è svolta nella cattedrale di Ferrara, il 10 ottobre 2009, per l'imposizione delle mani dell'Arcivescovo Ferrara-Comacchio e abate di Pomposa, monsignor Paolo Rabitti. Dopo quasi cinque anni di ministero sacerdotale svolto in diocesi Ferrara-Comacchio, a Marrara e Monestirolo, ha lasciato l'incarico per trasferirsi in diocesi di Ascoli Piceno sua città natale, dove era anche membro del consiglio presbiterale; cappellano del Pio Istituto dell'Immacolata Concezione di Ascoli Piceno; sacerdote collaboratore della "Caserma Clementi" e parroco di Poggio di Bretta. Don Giuseppe aveva scoperto di essere positivo al Covid-19 dopo aver celebrato la S. Messa della "Domenica delle Palme". Nel pomeriggio, infatti, venne a sapere che due sue collaboratrici erano positive e all'indomani si sottopose al tampone. Una volta scoperto di essere stato contagiato, si era messo in quarantena a casa, ma a causa del peggioramento delle sue condizioni fu ricoverato all'ospedale, il 9 aprile 2021 purtroppo il tragico epilogo. Il Gruppo lo ricorda con grande affetto.

Marche/San Benedetto del Tronto

9 aprile. È venuto a mancare, per aver contratto il Covid-19, il nostro amatissimo e stimatissimo assistente spirituale e socio effettivo don Giuseppe Bachetti di anni 73.

■ Salverino Grandi *Classe 1923*

Lombardia Sud Ovest/Cremona

Lutto Salverino, 98 anni l'ultimo dei deportati

Sospiro, Grandi fu arruolato nella Regia Marina e finì in campo di concentramento

di SERENA FERPOZZI

SOSPIRO Si è spento all'età di 98 anni **Salverino Grandi**, l'ultimo dei sospiresi superstiti dai lager tedeschi durante la seconda guerra mondiale. Grande capomastro, nel corso della sua carriera lavorativa ha svolto il ruolo di capocantiere per un'impresa edile di Cremona. Appartenente ad una famiglia di tradizione sospirese, dal tratto elegante e signorile, Salso, come era chiamato, è stato, infatti, persona molto autorevole nell'ambito paesano, da tutti stimato e ascoltato.
«Persona squisita, di classe, arguto, un vero signore, un sospirese doc. Con lui se ne va un 'pezzo' di Sospiro un bravissimo capomastro» ha ricordato il sindaco **Fausto Ghisolfi**.
La sua storia da militare inizia all'età di 19 anni, quando è stato chiamato in Marina e al momento dell'armistizio è stato catturato a Venezia. Avendo rifiutato la collaborazione con i tedeschi perché di fede monarchica, è stato deportato in Germania, prima nel campo di smistamento di Lukenwalde, poi a Berlino, dove prima è stato assegnato ai servizi di cucina nel campo del sobborgo di Rudow, poi per mesi a rimuovere le macerie della città bombardata.
Con l'avanzata dei russi è stato inviato nei quartieri di Britz a costruire trincee per la difesa della capitale tedesca. Alla capitolazione di Berlino è iniziata l'odissea del ritorno vagando per l'Europa centrale, in balia degli eventi, vivendo di espedienti e salvando la propria vita quasi casualmente, finché, attraversato il fiume Elba, non ha raggiunto il territorio controllato dagli americani.
E arrivato a Sospiro solo nel luglio 1945. Ma una volta tornato a casa è stato richiamato per concludere la leva militare a Taranto fino all'estate del 1946, perché gli anni di prigionia non sono stati considerati in servizio.
«Dopo il referendum aveva rifiutato il premio assegnato dalla Repubblica ai prigionieri in Germania che erano considerati partigiani – ricorda **Giovanni Scotti** che ne ha raccolto le memorie – perché lui era stato nei lager per fedeltà al giuramento al re: un esempio della sua coerenza e serietà. Quando l'ho intervistato l'ha fatto con quella autorevolezza e pacatezza, venata di ironia, che lo caratterizzava».
La notizia della sua scomparsa si è diffusa rapidamente in paese. L'intera comunità si stringe al dolore delle figlie **Emanuela** e **Umberta**. I funerali si terranno lunedì mattina alle 10.30 nella chiesa parrocchiale di Sospiro, poi il corteo si sposterà al cimitero locale per la tumulazione.
In paese ora c'è solo un altro reduce (della campagna di Russia): **Giuseppe Albertoni**, che lo scorso gennaio aveva tagliato il ragguardo delle 100 candeline e proprio nelle scorse settimane si era recato al centro vaccinale di Cremona. Pieta per la prima dose del vaccino anti Covid.

Salverino Grandi al centro fra Giuseppe Albertoni e il figlio del reduce centenario Attilio durante le celebrazioni del 4 Novembre 2019
A lato Grandi in una foto risalente alla seconda guerra mondiale con indosso l'uniforme della Regia Marina

Fatto prigioniero dopo l'armistizio il marinaio rifiutò di collaborare con il nemico: inviato nei lager

Bravissimo capomastro stimato da tutta la comunità
Lunedì mattina i funerali in S. Siro

Era il 1° marzo 1921 quando il cavalier Carlo Bregaglio con un manipolo di marinai diede vita al sodalizio fiore all'occhiello della città di Lecco. Un'associazione che guiderà per 50 anni

L'Associazione Marinai d'Italia: un secolo di storia

Il Consiglio direttivo dei marinai

Intervista al presidente

«Lunedì alle 8.15 la chiamata dell'ammiraglio»

LECCO (cmc) «Lunedì mattina alle 8.15 ho ricevuto la telefonata dell'Ammiraglio **Pierluigi Rosati**, il presidente nazionale Anmi: mi ha fatto gli auguri per i cento anni della sezione lecchese». C'è orgoglio nella voce del presidente, **Stefanio Milani**. Già perché chi serve in Marina, ad essa resta legato per sempre. «Si figuri che quando sono diventato presidente - prosegue - ho dovuto fare una ricerca storica nei nostri archivi e presentare tutta la documentazione a Roma perché a loro risultava che la nostra sezione si era costituita nel 1946. Tra l'altro in quel periodo morì un vecchio socio e la moglie mi portò tutta la documentazione, compresa la sua tessera di iscrizione... risalente al 1929. Il numero attestava che la sede era già operativa da tempo e quindi venne ufficializzata la data del 1 marzo 1921».

Ma come è entrato lei in Marina?

«A quel tempo lavoravo alla Cadnitti, una delle aziende che aveva fatto una sorta di patto con la Marina. Già perché vede, una nave, per funzionare ha bisogno di bravi tecnici ed questa è la ragione per cui la Lombardia ha fornito più marinai di tutta Italia pur non avendo sbocco sul mare. Lecco ha sempre dato una quota importante di giovani al servizio di leva».

Dove ha prestato servizio?

«Dopo il Car a La Spezia sono stato alla Maddalena dove, dopo 18 mesi (tanto durava il servizio in Marina) sono stato congedato come marinaio sottocapo con la specializzazione di tecnico motorista».

Oggi ci sono ancora dei marinai in città?

«Fra i nostri soci abbiamo un giovane di Annone Brianza, **Danilo Maggi**, che presta servizio nei palombari. Ma la media dei nostri associati è dai 60 anni in su».

Come si entra in marina ai nostri giorni?

«Si può frequentare la scuola navale Morosini di Venezia e poi l'Accademia di Livorno, oppure attraverso dei bandi. La ferma è di tre anni».

Farete festa per i 100 anni?

«Ci piacerebbe, ma per ora con il Covid non abbiamo organizzato nulla. Speriamo di poter fare le celebrazioni a Santa Barbara».

LECCO (cmc) **Era il 1° marzo del 1921 quando Carlo Bregaglio** con due croci di guerra al Valor militare ed un gruppo di marinai in congedo costituì la sezione di Lecco dell'Uni (**Unione Marinara italiana**), **come a** quel tempo si chiamava l'associazione. Di quel manipolo di fondatori si è perso ormai il nome perché a quel tempo l'associazione trovò sede al piano **terra dell'hotel Croce di Malta e un'alluvione distrusse quasi tutto l'archivio cartaceo.**

Quella di Lecco è certamente una delle sezioni più antiche d'Italia: basti pensare che la prima sede Uni fu costituita a Milano nel 1911 grazie all'iniziativa dell'allora sottonocchiere in congedo **Ruggero Bertola.**

Quando – in quel lontano **1921 - si decise di cercare il nome di un marinaio illustre a cui dedicare la sede, il Consiglio direttivo, all'unanimità, optò per la memoria del lecchese Vittorio Manzoni medaglia d'argento al Valor Militare, 2° Capo Torpediniere pilota di** Idrovolanti.

Successivamente nel maggio del 1946 la sezione decise di conferire alla memoria al Sottotenente di Vascello, Antonio Badoni, medaglia d'argento al Valor Militare, la nomina di Presidente Honorem ottenendo riconoscimento e stima per l'associazione dalla famiglia Badoni.

Il sodalizio in seguito, con Decreto Presidenziale del 23 marzo 1954, assunse la definitiva denominazione di Associazione Nazionale Marinai d'Italia (Anmi).

Il fondatore Bregaglio, che fu chiamato sempre il presidentissimo, rimase alla guida dell'Anmi di Lecco per più di 50 anni precisamente dal 1921 al 1974.

In quella data ci fu il primo passaggio di consegne ai vertici dell'associazione: Bregaglio, poi mancato l'8 febbraio 1975, lasciò l'incarico al cavalier ufficiale **Paolo Tarfani**, che ricoprì questo ruolo con tanto impegno, serietà e devozione alla Marina Militare, per ben 18 anni, fino al 1993.

Nel 1994 il timone passò al **commedator Giuseppe Crippa** che rimase ai vertici dell'Anmi lecchese per 20 anni fino al febbraio 2014 e ripropose la tradizionale festa della patrona **Santa Barbara che si celebra il 4** dicembre.

Dal marzo 2014 non più candidabile per limiti di età, Crippa, dovette cedere d'ufficio il ruolo che venne assegnato nel maggio 2015 - da **Stefanio Milani**, l'attuale presidente che aveva ricoperto l'incarico di revisore dei conti nel direttivo **precedente.**

In cento anni di storia i Marinai d'Italia, come comunemente viene denominata l'associazione sono stati una presenza costante e importante a Lecco anche se la sezione è passata dai 200 soci della fine degli anni Ottanta agli attuali 70 di oggi, a causa dell'abolizione della leva militare.

Va ricordato che l'Anmi di Lecco ha realizzato ben due Monumenti dedicati a tutti i caduti del mare.

Trentacinque anni fa (era il 1986) in città, sulla punta Maddalena in località Malpensata, **su concessione del Comune** venne inaugurato, con una indimenticabile cerimonia, il monumento ai Marinai d'Italia. **L'opera fu realizzata su progetto dell'architetto Giancarlo Spada basato su un'idea di Franco Alquati.**

Ma esiste anche un monumento gemello a Oggiono, in località Sabina inaugurato nel 2012 con la collaborazione **dell'Amministrazione locale. Quest'ultimo è stato progettato e realizzato dal marinaio som**mergibilista **Ernesto Panzeri**

ASSOCIAZIONE NAZIONALE MARINAI D'ITALIA

ATTESTATO DI COSTITUZIONE

Il Gruppo A.N.M.I. "M. o.V.M. Vittorio MANZONI" di LECCO

In altro e a sinistra alcuni momenti significativi della sezione Anmi che ha compito 100 anni il 1 marzo. Qui sopra l'attestato di costituzione

attuale segretario della sezione.

La sede dopo essere stata in via Roma 51 e poi in via Cannì, è stata trasferita a Pescate (in via Roma 18) dal 1 febbraio 2020.

Il direttivo è composto - oltre al già citato Stefanio Milani, e al segretario Panzeri - dal vice presidente **Marco Cariboni**, dal tesoriere **Virginio Cesena** dai consiglieri **Alessandro Brusadelli, Claudio Ferrari, Giuseppe Castelnuovo, Domenico Giorloso** e dall'alfiere **Carmelo Arco.**

Micaela Crippa

Il presidentissimo Carlo Bregaglio rimase alla guida dell'associazione dal 1921 al 1974

Il secondo presidente fu il cavalier Paolo Tarfani alla guida dell'Anpi dal 1974 al 1993

Il commendator Giuseppe Crippa rimase ai vertici della sezione dal 1994 fino al 2014

Dal 2015 a reggere le sorti della sezione è Stefanio Milani che era stato anche revisore dei conti

Un altro record del sodalizio: in cento anni si sono susseguiti soltanto quattro presidenti

LECCO (cmc) Un altro record della sezione Anmi di Lecco è il fatto di aver avuto in cento anni di storia solo quattro presidenti. Il primo fu il fondatore, **Carlo Bregaglio**, soprannominato il «presidentissimo», alla guida del gruppo dal 1921 al 1974. Sotto la sua guida, nel 1972, la città aveva visto il grande raduno di marinai della Lombardia, per festeggiare il mezzo secolo della sezione. Il presidente **Paolo Tarfani** (1974/1993) era stato un maresciallo segnalatore di Marina. Nativo di Conegliano Veneto era arrivato a Lecco nel 1934 per diventare maestro di forno al Caleotto Arlenico. Tarfani è stato in Marina nel periodo di leva e negli anni della seconda guerra mondiale 1940-1945. Giuseppe Crippa ereditando nel 1994 la presidenza ha rinvigorito lo spirito di appartenenza alla Marina Militare Italiana ripristinando la festa per la patrona Santa Barbara. **Stefanio Milani** il presidente dal 2015 è stato congedato come marinaio sottocapo e la specializzazione di tecnico motorista conseguita nelle scuole della Marina Militare all'isola della Maddalena in Sardegna.

IGNOTO MILITI