



Marinai d'Italia

“Una volta marinaio... marinaio per sempre”

MENSILE
DELL'ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

Imbarchi estivi 2022 dei giovani Soci ANMI

Anno LXVI

n. 8/9 • 2022

Agosto/Settembre

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

ISSN 2785 - 6402

 YouTube
Presidenza Nazionale
Marinai d'Italia

 Instagram
@marinaitaliapn





la Rubrica di Anita

Luigi e quel sentire di vita vissuta

Ha ragione Luigi a pensare e a dire che i suoi novantasei anni fanno di vita vissuta. Luigi Palmarini, originario di Teramo, vive ormai da oltre mezzo secolo a Roma ed è iscritto al Gruppo ANMI della Capitale. Quando lo intervisto è nella sua casa in Toscana, lontano dal caldo e dall'afa della città eterna. Ci diamo appuntamento dopo la sua passeggiata mattutina, fatta per sgranchire un po' le gambe e per leggere i giornali.

“Era il 1942 quando partii volontario in Marina e fui destinato alla scuola di Pola. Erano gli anni della Seconda Guerra Mondiale e il corso subì una vera e propria accelerazione tanto che alla fine del 1942, essendo rientrato nei primi cinquanta in graduatoria, da Pola venni inviato a Messina e da lì imbarcato sul Clio, torpediniera della Regia Marina. La nave era adibita come scorta convogli verso l’Africa e vi restai per diverse missioni fino all’ottobre del 1943”.

Dopo lo sbarco e in assenza di personale, Luigi viene inviato a Taranto, a Maridipart, per prendere servizio al Dipartimento. Qui resta per un po', fino a quando nel 1944 imbarca sull'incrociatore *Montecuccoli* che, insieme a *Duca degli Abruzzi*, è impiegato per far rientrare in Patria i prigionieri dall’Africa. Due anni di missioni fino a quando: *“Nel 1945 sbarcai a Taranto e finalmente il sogno di andare a Roma si avverò”.*

Luigi prende servizio al Ministero Marina, dove opera fino al 1952, anno in cui decide di congedarsi.

“Dopotutto, anche se ero giovane, sentivo la nostalgia di casa. Per due anni, dal 24 giugno 1943 al 25 giugno 1945 non ebbi notizie dei miei familiari”.

A Roma Palmarini si riunisce con i suoi cari, trova un nuovo impiego, costruisce la sua famiglia, si iscrive al Gruppo ANMI e partecipa all’attività dell’Associazione.

“Ho ricevuto la medaglia per aver compiuto i cinquanta anni di iscrizione e quando posso porto la mia testimonianza ai giovani allievi dell’Istituto Nautico”.

Con i suoi novantasei anni Luigi è una memoria storica, eppure non ama molto raccontare di sé: *“Ci sono episodi e storie che non ho mai narrato, ma che tengo per me. Vivere la guerra non è facile, il 1943 fu per me un periodo molto critico. Ricordo bene il 24 maggio di quell’anno quando un grosso bombardamento distrusse Messina. Io e i miei compagni ci salvammo per miracolo, tanto che andammo a Pompei per ringraziare il Padre eterno”.*

Se la guerra è dura da affrontare, Luigi non esclude però l’opportunità per i giovani di vivere un periodo da militari: *“Ai miei tempi la leva era di trentasei mesi, poi fu ridotta a ventiquattro, poi ancora a dodici. In tempo di pace credo che servire il Paese possa essere formativo”.*

E se anche in Italia di leva obbligatoria ogni tanto si torna a parlare, quello che Luigi sente è suggerire a coloro che hanno voglia e passione di entrare in Marina, perché non mancheranno di avere sicure esperienze e nuove conoscenze.



Anita Fiaschetti

È nata a Frosinone nel 1982. Giornalista, da oltre dieci anni si occupa di ufficio stampa per ONG e Onlus. Laureata in Sociologia presso l’Università degli Studi di Roma *La Sapienza*, ha conseguito nel 2016 il master in “Comunicazione Sociale” presso l’Università degli Studi di Roma *Tor Vergata*. Con la sua tesi di master è stata l’autrice del claim “Noi siamo la Marina” e nel 2020 del medesimo libro per la Marina Militare. Attualmente impiegata presso l’Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione della Marina, da febbraio 2021 è ufficiale di complemento della riserva selezionata. Recentissima è la pubblicazione del libro “Con il cuore oltre il virus”, che racconta l’impegno della Marina Militare durante la pandemia Covid-19.



Marinai d'Italia/Diario di Bordo
Anno LXVI
n. 8/9 • Agosto/Settembre 2022

Direttore responsabile
Angelo Castiglione

Vicedirettore
Innocente Rutigliano

Redazione
Alessandro Di Capua, Gaetano Gallinaro, Francesco Luparelli, 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

Chiuso in redazione 13 settembre 2022

Codice fiscale 80216990582

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

C.C. Postale
n. 26351007
ABI 07601 - CAB 03200 - CIN 0
IBAN: IT 740076010320000026351007
Codice B.I.C. BPPITRRXXX

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

ISSN 2785 - 6402

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

Sommario

2 Lettera aperta del Presidente Nazionale

4 Ricordo di alcuni membri dell'Equipaggio della Nave da Battaglia Roma

7 I LIBERTY
Una storia senza tempo

15 Quando cade un eroe

SPECIALE - XXI Raduno ANMI - PISA

16 Volterra e l'alabastro
custodi di una millenaria tradizione

18 Charta Smeralda

21 Raduno Interregionale ANMI a Bergamo

27 Recensioni e segnalazioni librerie

28 Accadde Oggi

31 Diario di Bordo



pag. 4



pag. 21



In copertina
Questa bella attività dedicata ai giovani Soci ANMI, nel momento in cui il numero sta per andare in stampa, è in corso; terminerà a ottobre. La Marina Militare dà infatti l'opportunità alle nostre ragazze e ragazzi di vivere un'esperienza unica: l'imbarco sulle due sue navi scuola più importanti, il *Vespucci* e il *Palinuro*. In uno dei prossimi numeri del Giornale ne daremo ampio risalto.





Caro Socio, Ti scrivo...

La presente lettera, scritta nel mese di agosto durante il periodo di chiusura degli uffici della Presidenza Nazionale, trae le sue origini da alcune riflessioni, collegate all'esito delle mie visite sul territorio.

L'andamento della pandemia ha consentito ai Gruppi di riprendere l'attività e a me, finalmente, di poter incontrare in loco Presidenti e Soci (termine che, pur declinato al maschile, include anche e sempre l'importante componente femminile). Fra i vari elementi emersi nel corso delle riunioni, molti sono a fattor comune e fra questi quello particolarmente sentito e caratterizzante è la limitata partecipazione dei Soci alle varie attività e iniziative, che coinvolgono il Gruppo in modo diretto, in quanto organizzatore, o indiretto. I Presidenti di Gruppo, siano essi numericamente consistenti o composti da poche decine di Soci, si lamentano della costante difficoltà a coinvolgere un'aliquota

significativa di persone e rappresentano, con una "sconcertante" semplicità e naturalezza, che alle cerimonie e per ogni altra iniziativa possono contare sempre sulle "solite" poche ma affidabili figure.

Devo ammettere che ho avuto occasione di verificare personalmente tale aspetto, in quanto non sempre ho avuto il piacere di riscontrare un'ampia partecipazione di Soci agli eventi, nei quali era stata comunicata con il dovuto anticipo la mia presenza.

Fra questi, purtroppo, vi sono anche manifestazioni di ampio spessore, che pur essendo gestite a livello locale, hanno una significativa risonanza esterna; l'intera organizzazione è lasciata, spesso, tutta sulle spalle di pochi volenterosi, che normalmente si identificano con coloro che rivestono determinate cariche associative.

A premessa, però, desidero sottolineare due importanti considerazioni.

La **prima** riguarda il mio approccio nei confronti dell'organizzazione, preparazione e gestione dei predetti eventi, nel senso che per me i Soci, pochi o tanti, meritano la massima attenzione e il mio impegno non cambia se arrivo in una sede e trovo solo poche persone ad accogliermi e interessate a confrontarsi con il proprio Presidente Nazionale. È ovvio che rimango perplesso quando, per fare un esempio, al primo incontro con il Gruppo di Roma, ampiamente e ben pubblicizzato dal Presidente, si presentano solo 15 Soci, a fronte di 400 tesserati.

La **seconda** deriva dalla netta percezione, avvertita al termine di ogni incontro, della passione, dell'entusiasmo e della disponibilità a portare avanti un progetto comune espresse da parte degli intervenuti, nonostante la consapevolezza delle non facili problematiche da affrontare e risolvere. In ogni occasione, rientrando in ufficio, ero molto soddisfatto e, soprattutto, incoraggiato e stimolato a proseguire lungo il percorso iniziato.

Cercherò ora di affrontare la suddetta problematica, impegnandomi a delineare il mio pensiero in merito, ben conscio di non avere la soluzione nel cassetto. Come Voi ben sapete, i Soci (senza distinzione di sesso) appartengono alla categoria degli Effettivi o degli Aggregati, a seconda dei requisiti in possesso.

Tutti, al momento dell'iscrizione all'ANMI, debbono essere consapevoli degli scopi che l'Associazione si prefigge e, per tale motivo, diventano pienamente responsabili nel dover fornire il proprio contributo per il conseguimento degli obiettivi. A fianco, quindi, di diritti, ci sono dei doveri sia evidenti e tangibili sia alcuni da interpretare, che rientrano nella sfera dell'etica e della morale, ai quali ottemperare.

L'avvicinamento all'ANMI è diverso, come è ovvio, fra gli Effettivi e gli Aggregati; per i primi dovrebbe essere la continuazione "naturale" del servizio (il condizionale è d'obbligo, in quanto al momento del congedo tale "richiamo" non è così forte come dovrebbe, soprattutto per la categoria degli Ufficiali), mentre per i secondi

il decidere di appartenere dipende da molti fattori, fra i quali sicuramente i principali sono la piena condivisione dei valori e degli ideali.

Non c'è dubbio, però, e di ciò dobbiamo essere tutti consapevoli che non pochi si avvicinano anche per interesse personale; in determinate aree il riferimento alla possibilità di utilizzo di spiagge o di pontili, a condizioni economiche favorevoli rispetto al mercato, assume particolare rilevanza.

La consegna della tessera di appartenenza dovrebbe, comunque, portare tutti indistintamente, Effettivi e Aggregati, a "sposare" la causa e, quindi, a partecipare, termine che etimologicamente vuol dire prendere parte, far parte in modo attivo, intervenire insieme con altri per concretizzare un progetto, condividere con entusiasmo e appartenenza. Sentire e percepire l'importanza di indossare il "solino" dovrebbe avvenire nel momento della consegna della tessera, che non deve essere un atto routinario, ma deve avere sempre un adeguato livello di ufficialità.

Le motivazioni avanzate dai Soci per giustificare il loro comportamento non partecipativo sono varie e possono essere ricondotte, in estrema sintesi, a esigenze di lavoro, all'età avanzata, al latente presunto timore di dover far fronte a impegni assumendosi delle ipotetiche responsabilità e alla convinzione errata che "rimanere alla finestra senza scendere in campo" sia la decisione migliore, evidenziando, però, indolenza e allontanandosi da quel senso di appartenenza, che invece è e deve essere la nostra forza. Il ruolo dei Presidenti è fondamentale e, come sottolineo, durante le riunioni, debbono essere loro, avvalendosi dei Consigli Direttivi,

i primi ad affrontare il problema e, soprattutto, non devono demordere nel richiedere a tutti di assicurare il loro contributo di azione e/o di pensiero e/o di presenza. Essendo sul territorio e conoscendo la realtà locale e le capacità e le competenze dei singoli, devono essere bravi nel cogliere le occasioni per coinvolgere il maggior numero di Soci. Comprendo, quindi, le difficoltà, ma non dobbiamo mai smettere di credere, anche se è umano passare momenti di delusione e di impotenza nel vedere la mancata o molto parziale reazione, nonostante tutti gli sforzi profusi con sacrificio e dedizione.

È necessario continuare in questa azione, perché, da inossidabile ottimista, sono convinto che i risultati prima o dopo arrivano. Ormai ritengo che tutti Voi sappiate che mi piace spesso condividere delle esperienze, che dimostrano come talvolta situazioni, valutate ormai drammaticamente definite e conseguentemente accettate, possono invece trovare soluzione. Vi riporto il seguente esempio in merito alla partecipazione alle cerimonie.

Ho avuto modo di constatare direttamente che ad alcune (molte ma non tutte) erano presenti anche Soci diversamente abili (in carrozzina); in questi casi proprio il Presidente, avendo un quadro chiaro delle eventuali difficoltà motorie dei propri tesserati, deve adoperarsi, in caso di mancanza di un supporto familiare, a trovare la soluzione più idonea per permettere a tali Soci di partecipare e di ottemperare a un loro dovere. È accaduto che sia stato il Presidente Nazionale a segnalare al Presidente di Gruppo, che ha prontamente reagito, il caso, appreso nel corso di una telefonata per gli auguri di compleanno, di un Socio, che si rammaricava di non

poter più essere presente con il Suo "solino blu" alle cerimonie di commemorazione dei Caduti, in quanto costretto su una sedia a rotelle e non avendo molto spesso un familiare disponibile ad accompagnarcelo. Il "sogno" di questo Socio di onorare un Suo dovere è ora realtà, grazie all'efficienza e solidarietà dell'Equipaggio dell'ANMI. Questa citazione vuole anche ribadire che tutti coloro, che vengono a conoscenza di una determinata situazione, devono operare per raggiungere l'obiettivo. La nostra è un'Associazione, nella quale l'età media degli iscritti è alta.

Stiamo lavorando, come a Voi noto, per il ricambio generazionale. Ma l'aspetto anagrafico non deve essere una scusa, in quanto ho avuto modo di conoscerne direttamente alcuni (di persona e al telefono), che mi sono sembrati molto propositivi. Il caloroso invito, che mi sento di rivolgere con forza a tutti, è quello di prendere coscienza, di rendersi conto che possono e debbono dare una mano. Ai meno giovani mi piace ricordare la seguente frase di Piero Angela (famoso giornalista, "patriarca" della divulgazione scientifica e ideatore e brillante presentatore di trasmissioni note come *Quark*, *SuperQuark* e *Ulisse*, morto lo scorso 13 agosto all'età di 93 anni) estratta da una delle Sue ultime interviste: "Il mio corpo è come una macchina: il motore avrà anche 80.000 chilometri, ma il guidatore ha solo 45 anni". Le idee, i pensieri e i suggerimenti per iniziative ed eventi possono e debbono provenire da ognuno, come essere a fianco degli organizzatori nello svolgimento delle stesse deve essere un dovere e un piacere. Mi aspetto che ciò avvenga.



La Nave da Battaglia Roma
Fonte Archivio Autore

Ricordo di alcuni membri dell'Equipaggio della Nave da Battaglia Roma

Sergio Baldazzi e Luciano Catella - Soci del Gruppo di Anzio-Nettuno

Per la Marina Militare Italiana, il 9 settembre 1943 ricorda l'affondamento della Nave da Battaglia (N.B.) *Roma*, per mano di aerei tedeschi DO 217-K2 del III/KG 100, di base a Istres (Marsiglia), armati con bombe perforanti "Ruhrstal SD 1400 X", chiamate comunemente "Fritz X 1400". Un episodio tragico e particolarmente doloroso, che rimane scolpito nella mente e nel cuore di noi Marinai.

Non è negli scopi di questo breve articolo descrivere le fasi precedenti e le gravi omissioni del Governo, riguardo i comportamenti che misero in uno stato confusionale le nostre Forze Armate; è sufficiente solo ricordare che l'ammiraglio Carlo Bergamini, Comandante in Capo della Squadra Navale, il mattino del 8 settembre era convinto che le sue navi dovessero contrastare gli Alleati, che sbarcavano nella zona di Salerno... Sin dall'inizio della Seconda Guerra Mondiale l'Arma Aerea Tedesca aveva fatto molti sforzi per aumentare l'efficacia dei suoi attacchi contro il naviglio avversario e, per soddisfare

tale requisito, due aziende produssero ciascuna un'arma antinave guidata: la bomba planante o missile "Henschel HS 293 C" e la bomba perforante "Ruhrstal SD 1400 X", che fu sganciata contro il *Roma*, provocandone l'affondamento a opera di due "Dornier 217". Il primo, pilotato dal sottotenente Klaus Deumling (operatore allo sganciamento del carico bellico il sergente Heinrich Penz), colpì alle 15.47 il lato dritto del ponte di coperta della nave perforando l'intero scafo ed esplodendo in mare

L'amm. Carlo Bergamini - Fonte Wikipedia



sotto la carena. Come conseguenza si allagarono il locale motrici poppiere e i due adiacenti locali caldaie. Il secondo apparecchio, pilotato dal maresciallo capo Kurt Steinborn (operatore allo sganciamento del carico bellico il sergente Eugen Degan) lanciò la sua bomba alle 15.52. L'ordigno, dopo aver perforato diversi ponti a prua, esplose in vicinanza del deposito munizioni della torre numero 2 del calibro principale, la quale fu letteralmente scaraventata in mare con i suoi tre pezzi da 381 mm. a circa 500 metri di distanza (secondo la testimonianza dell'unico superstite di tale torre, Raffaele Sorrentino, all'epoca responsabile della mitragliera antiaerea binata da 37 mm posta sul cielo della struttura), in seguito alla deflagrazione delle cariche di lancio contenute nel deposito munizioni.

La corazzata *Roma* si inabissò alle 16.12 nelle acque del golfo dell'Asinara, portando con sé 1.393 membri dell'equipaggio, compresi l'ammiraglio Carlo Bergamini, il capitano di vascello Adone Del Cima e il capitano

di fregata Ferruccio Cableri, rispettivamente comandante e comandante in seconda dell'Unità navale, e l'intero Stato Maggiore. Tutti deceduti nella fiammata ad altissima temperatura che avvolse il torrione dell'unità.

La terza pattuglia di bombardieri colpì la N.B. *Italia*, centrando con un ordigno il ponte di coperta. L'esplosione aprì uno squarcio a prora sulla dritta dello scafo, ma la nave pur avendo imbarcato 1246 tonnellate d'acqua riuscì a rimanere in formazione a 24 nodi.

Nessuno degli equipaggi di volo osservò gli effetti dei suoi attacchi, che furono anche facilitati dall'assenza di protezione aerea alla Squadra Navale, costituita solo da quattro "MC 202" decollati da Venafiorita (SS), i quali invece di portarsi a ovest della Sardegna puntarono a est. Nelle stesse ore affondarono i Cacciatorpediniere *Da Noli*, incaputo in una mina a Sud della Corsica e il *Vivaldi*, colpito da una bomba e affondato il giorno seguente a Ovest dell'Asinara.

Il comandante Del Cima, classe 1898, si era arruolato il primo novembre 1917 come aspirante guardiamarina, venendo assegnato pri-



Il comandante Del Cima - Fonte Viareggiocomera.it

ma alla Corazzata *Re Umberto*, poi sull'incrociatore corazzato *S. Marco*. Nel 1919 venne nominato guardiamarina ed ebbe il comando di dragamine destinati allo sminamento delle acque albanesi. Promosso Sottotenente di vascello nel maggio 1920 e Tenente di vascello tre anni dopo, fu assegnato a diversi incarichi. Nel 1932, da Capitano di corvetta, comandò il Cacciatorpediniere *Fulmine*; nel 1936, da Capitano di fregata ebbe il comando dell'VIII Squadriglia Cacciatorpediniere.

Nell'aprile 1939 partecipò all'invasione dell'Albania, ricevendo la sua prima Croce di Guerra al Valor Militare. Il 10 giugno 1940 comandava la

X^A Squadriglia torpediniere, con bandiera sull'*Altair*. Nei mesi successivi partecipò a varie missioni, venendo decorato con una seconda Croce di Guerra al Valor Militare. Nel novembre 1940, promosso Capitano di vascello fu trasferito allo Stato Maggiore della Regia Marina e nell'ottobre 1941 inviato a Trieste per l'allestimento del *Roma*, di cui divenne il comandante. Decorato di Croce di Guerra e di Medaglia d'Argento al Valor Militare.

Il Capitano di fregata Cableri, nato a Trieste nel 1907, era entrato giovanissimo in Accademia Navale diventando guardiamarina nel 1927. Promosso Sottotenente di vascello nel 1929 e Tenente di vascello nel 1932, ebbe diversi imbarchi, sempre su navi maggiori, tra cui l'incrociatore *Trento*. Con il *Montecuccoli* partecipò a una famosa campagna in oriente, fino a Shanghai, come 1° Direttore del Tiro (D.T.), dal 1936 al 1938. Partecipò alla battaglia navale di Capo Teulada, colpendo l'incrociatore britannico *Berwick*. Riuscì a salvarsi dall'affondamento dell'incrociatore *Fiume*, di cui era 1°D.T., avvenuto nello scontro di Capo Matapan; raccolto dal cacciatorpediniere greco *Hydra* rimase prigioniero fino al maggio 1941. Una volta liberato fu assegnato alla N.B. *Roma*. Decorato di Croce di Guerra e di Medaglia d'Argento e di Bronzo al Valor Militare.

Il STV Franco Mattoli, addetto all'armamento di medio calibro di sinistra della corazzata, nelle fasi antecedenti l'esplosione della seconda bomba che colpì la nave, si trovava al suo posto di guardia in navigazione (la Stazione Direzione del Tiro SDT- notturna), quando venne battuto l'allarme aereo; vennero avvistati aerei tedeschi sulla verticale della torre, che sganciarono un ordigno munito di codetta luminosa (successivamente si rivelò una bomba), che scomparve dietro il torrione a dritta "con forte sussulto del bastimento che sbandò a dritta",



La bomba perforante "Ruhrstal SD 1400 X"
Fonte Pinterest



secondo il suo ricordo: l'Ufficiale si salvò dall'affondamento.

Giuseppe Mango, classe 1924, si era arruolato in Marina nel giugno 1941 e alla fine di settembre 1942 aveva completato il corso di meccanico armaiolo nella carriera di Sottufficiale del C.R.E.M. (Corpo Regi Equipaggi Marittimi).

Il 1° ottobre fu imbarcato sul *Roma* e assegnato alla torre n° 4 trinata di dritta di medio calibro (152/55): all'atto dell'esplosione a proravia della corazzata, il capo impianto della torre, un Sottufficiale di grande esperienza, consigliò ai suoi addetti di uscire in coperta e indossare il salvagente, non essendoci alcuna speranza di salvezza per la nave. Dopo il naufragio venne recuperato e trasferito in Spagna, dove rimase internato per quasi un anno, per poi riprendere servizio sulla corvetta *Driade* dall'ottobre 1944 al 25 aprile 1945.



Giuseppe Mango - Fonte Archivio Autore

Gino Battaglini, classe 1917, 2° Capo segnalatore, era imbarcato sulla *N.B. Roma* dal marzo del 1943. Si trovava sull'aletta di dritta della plancia comando, quando la nave venne colpita per la seconda volta e si trovò per terra. Stordito e dolorante scese le scalette incandescenti del torrione, provocandosi gravi ustioni. Soprav-



Gino Battaglini - Fonte Archivio Autore

vissuto, ha descritto con lucidità la sua tragica esperienza. L'ultimo superstite vivente del *Roma* è Gustavo Bellazzini, di La Spezia, di anni 100! **Si sono ricordati solo pochi nomi, ma il nostro pensiero è sempre rivolto a tutti i nostri Caduti.**



La Nave da Battaglia *Roma*
Fonte USMM

I LIBERTY Una storia senza tempo

Massimo Brandinali - Socio del Gruppo di Bologna

L'8 novembre 1946 salpava da Genova la *M/n Sestriere*, diretta a Baltimora, con a bordo gli equipaggi che avrebbero dovuto portare in Italia 50 LIBERTY sopravvissuti alla 2ª Guerra Mondiale; in base allo "Ship Sales Act" promulgato dal Congresso degli Stati Uniti quello stesso anno, essi facevano parte delle circa 2.500 navi di questo tipo, che erano state messe "in naftalina" alla fine del conflitto in numerosi porti e canali americani, ormeggiate fianco a fianco – prua contro poppa – in attesa di un loro eventuale riutilizzo. Ben presto apparve evidente che la diffusione a livello mondiale di un'ampia *peacekeeping* rendeva inutile il mantenimento di una tale flotta mercantile di supporto alle operazioni militari che necessitava, comunque, di una costante manutenzione. Da ciò prese corpo lo "Ship Sales Act", che prevedeva la vendita ad altre Nazioni di una buona parte di mercantili costruiti durante la guerra e non più utilizzati, privilegiando i Paesi alleati degli Stati Uniti durante la guerra. All'Italia furono assegnate complessivamente 125 unità, distribuite tra i diversi armatori nei principali porti della penisola e il primo blocco di 50 navi venne consegnato appunto nel novembre 1946.

In quel viaggio, a bordo del *Sestriere*, si trovavano circa 800 uomini tra comandanti, ufficiali e marinai destinati a imbarcarsi su questo primo lotto di navi; nella storia della nostra marineria un fatto simile non era mai accaduto e, nell'ambiente marittimo, si ricordò a lungo come la "Seconda Spedizione dei Mille".

Il *Sestriere*, un mercantile della Società ITALNAVI di 8.652 t.s.l., costruito nel 1942, aveva preso parte a numerosi convogli dall'Italia verso la Libia, rimanendo sempre indenne dagli attacchi nemici ai nostri trasporti. Al termine del conflitto aveva ripreso i suoi viaggi cargo, ma la "Se-



Il *Sestriere*

conda Spedizione dei Mille" lo vide trasformarsi in una nave "mista" sui generis: nei corridoi delle stive furono realizzati gli alloggi per i 50 equipaggi, installandovi letti a castello da tre posti; per il consumo dei pasti furono approntati dei tavolacci, mentre i servizi igienici erano costituiti da alcune tughe di legno costruite in coperta e allacciate al circuito dell'acqua di lavanda in circolazione permanente, con scarico diretto in mare. Le stive al di sotto dei corridoi contenevano, come sempre, il carico destinato ai vari porti, in cui il *Sestriere* avrebbe fatto scalo. Fortunatamente, questa sistemazione decisamente scomoda fu di breve durata; infatti, 14 giorni dopo essere partita da Genova la nave arrivò a Baltimora, dove espletate le rigide procedure dell'immigrazione, gli equipaggi raggiunsero in treno le varie località dove erano ormeggiati i LIBERTY.

Ma vediamo ora nel dettaglio i precedenti storici e politici, che furono i prodromi della nascita di questa classe di navi.

Lo scenario di riferimento

La comparsa del Nazismo, del quale era a capo la figura carismatica di Adolf Hitler, faceva chiaramente intendere che la Germania avrebbe presto mostrato mire espansionistiche, sia per l'approvvigionamento di materie prime sia per trovare nuovi sbocchi alla sua produzione industriale.

In questo contesto la Marina mercantile degli Stati Uniti era costituita da un numero di navi relativamente esiguo, ma soprattutto la maggioranza del naviglio risaliva ai tempi della 1ª Guerra Mondiale e appariva chiaramente obsoleto. Nel 1936, con una legge federale degli Stati Uniti, fu approvato il "Merchant Marine Act".

Considerato da molti come la "Magna Charta" della Marina mercantile americana, conteneva i tre seguenti principi fondamentali:

- per la difesa nazionale e per lo sviluppo dei commerci internazionali e interni era necessaria una Marina mercantile moderna ed efficiente;
- le navi di questa nuova Marina mercantile dovevano essere costruite in maniera da poter essere convertite in naviglio ausiliario in caso di guerra o di emergenza nazionale;
- tutte queste navi dovevano essere costruite negli Stati Uniti, di proprietà di armatori americani e battenti bandiera americana.

Allo scopo di soddisfare questi principi, nell'Act erano previsti sussidi costruttivi e operativi. Ciò avrebbe consentito alla flotta mercantile nazionale di essere competitiva sul mercato mondiale, dove rispetto agli Stati Uniti i costi di fabbricazione erano la metà e quelli gestionali due terzi.

La rimanente vita operativa delle navi della Marina mercantile americana era valutata in media attorno ai cinque anni. A partire dal 1937, l'Act varava un programma decennale che prevedeva la costruzione di cinquanta navi all'anno. La nuova flotta sarebbe stata composta da petroliere veloci e da tre tipi di mercantili (denominati C1, C2 e C3) con propulsione a turbina, che avrebbe consentito una velocità di esercizio relativamente elevata. La lettera C stava per *Cargo*, ossia nave da carico e i numeri 1, 2 e 3 ne definivano la lunghezza, che era rispettivamente inferiore a 122 metri, compresa tra 122 e 137 metri, oltre i 137 fino a 152 metri.

All'epoca, solo dieci cantieri USA erano in grado di costruire navi lunghe più di 120 metri, con una disponibilità complessiva di quarantacinque scali, metà dei quali erano già impegnati per costruzioni militari.

Nel 1939, alla vigilia dello scoppio della guerra in Europa, riconoscendo la necessità di controllare i commerci del Paese, la produzione programmata per il decennio in corso fu raddoppiata, portandola a 100 navi all'anno. Nell'agosto 1940 fu raddoppiata ancora una volta e vennero emessi ordini di costruzione, distribuiti su 19 cantieri, per 200 navi all'anno.

Nel settembre 1939, subito dopo l'entrata in guerra della Gran Bretagna, la *Maritime Commission* aveva venduto alla Nazione alleata un elevato numero di navi facenti parte della riserva, ma risalenti alla 1ª Guerra Mondiale. Questa operazione commerciale consentì agli Stati Uniti di disfarsi di naviglio ormai obsoleto e, allo stesso tempo, di rimpolpare il tonnellaggio dell'Inghilterra in una fase particolarmente delicata della sua economia, pesantemente condizionata dagli eventi bellici.

Frattanto, in Europa una Nazione dopo l'altra cadeva sotto il dominio di Hitler e l'Inghilterra si trovava da sola a combattere contro la Germania, avendo gli Stati Uniti confermato la decisione di mantenersi neutrali. Durante i primi nove mesi di guerra le perdite inglesi ammontarono a 150 navi, per oltre un milione di tonnellate. Solamente nel mese di aprile del 1941 andarono perdute navi per ottocentomila tonnellate di stazza: i sommergibili tedeschi le affondavano più in fretta di quanto gli Inglesi riuscissero a costruirle!

La Marina mercantile americana aveva, tuttavia, iniziato a collaborare con la Nazione alleata già molti mesi prima dell'attacco di Pearl Harbor. Gli aiuti americani aumentarono proporzionalmente alla probabilità che gli Stati Uniti venissero coinvolti nel conflitto e, a partire da maggio 1941, le navi americane portarono rifornimenti non solo alle isole britanniche, ma anche nei teatri di guerra inglesi in Medio Oriente, Africa, Golfo Persico e Oceano Indiano, trasportando complessivamente 48.958 veicoli, 302.698 tonnellate di merci e 814 aerei.

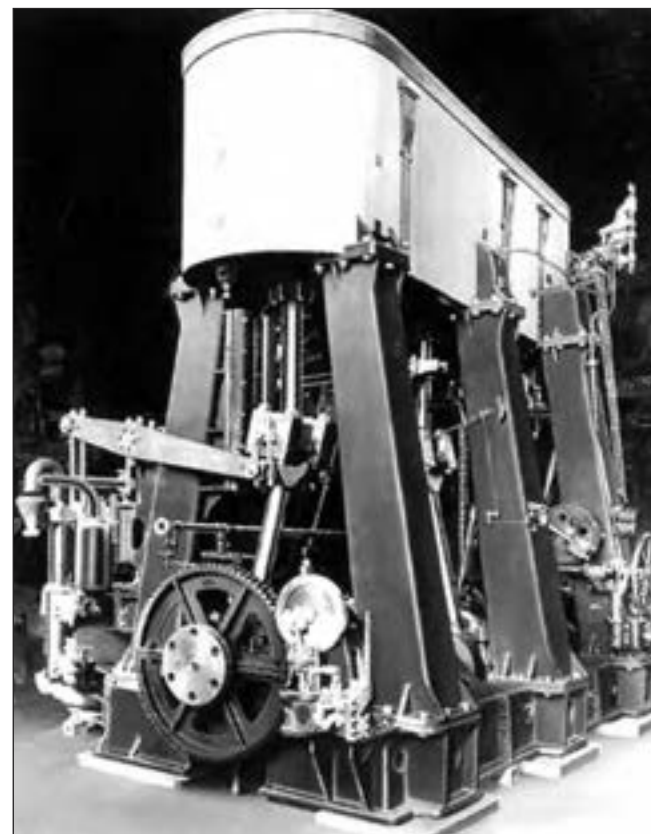
I continui attacchi dei sommergibili tedeschi avevano falciato il tonnellaggio della Marina mercantile britannica. Giunta a una situazione disastrosa, l'Inghilterra chiese aiuto agli Stati Uniti, che notoriamente possedevano immense risorse naturali e avevano dimostrato in più occasioni una straordinaria abilità nel portare a termine progetti su larga scala.

Nel settembre 1940 la *British Merchant Shipbuilding Mission* si recò negli Stati Uniti per proporre al Governo Federale di costruire navi per la Gran Bretagna, portando con sé il progetto di un mercantile simile alla *Dorington Court*, varata nel 1939. Era questa una nave con una portata di 10.000 tonnellate e una macchina alternativa a vapore da 2.500 HP in grado di imprimerle una velocità di 10 nodi. Il progetto non era tecnologicamente all'avanguardia, ma il piano costruttivo era semplice, con le caldaie alimentate a carbone; insomma, una nave obsoleta ma di riconosciuta estrema affidabilità.

La Dorington Court

Da quando era entrata in esercizio, la nave non aveva mai dato problemi di sorta ed era ritenuta la soluzione ideale per navigazioni, in cui la velocità fosse di secondaria importanza rispetto all'affidabilità. L'Inghilterra chiedeva sessanta di queste navi.

Secondo l'Ammiraglio Emory Scott Land, presidente della *U.S. Maritime Commission*, il modo più veloce per l'Inghilterra di avere le navi di cui necessitava sarebbe stato quello di ordinarle direttamente ai cantieri, anziché passare per il Governo degli Stati Uniti; ma purtroppo non erano disponibili, al momento, scali di costruzione. Il Governo decise



allora di crearne di nuovi, dove realizzare le 60 navi, che sarebbero state denominate "Classe OCEAN". L'iniziativa avrebbe tra l'altro consentito di rispettare i programmi di attuazione della "flotta d'emergenza" americana.

Per aggiudicare le nuove costruzioni fu convocato un gruppo di imprese della West Coast, specializzate in progettazione e realizzazione di grandi opere, conosciuto come *Le Sei Compagnie*, di cui era a capo Henry Kaiser, che aveva costruito le mastodontiche dighe di Hoover e Grand Coulee. Nel giro di pochi mesi entrarono a far parte del gruppo anche i cantieri navali *Todd Shipyards Inc.* di New York e *Bath Iron Works* del Maine, tra i più antichi e affidabili degli Stati Uniti.

Anche se non ci fosse stato l'ordine delle 60 navi inglesi, l'accelerazione nella costruzione di nuovi mercantili avrebbe, comunque, spiazzato le industrie meccaniche che dovevano fornire i propulsori. Non c'erano abbastanza turbine da installare sui nuovi "Modelli C". Inoltre, sotto l'effetto dei venti di guerra, la richiesta di ulteriore tonnellaggio aumentava di giorno in giorno e presto apparve chiaro che le sofisticate navi previste nel 1936 dalla *Maritime Commission* avrebbero dovuto attendere tempi migliori. La quantità, piuttosto che la qualità, divenne il nuovo obiettivo da perseguire.

La produzione su larga scala significava dover modificare velocemente i progetti già elaborati sulle indicazioni della *Maritime Commission* per avviare immediatamente le co-

struzioni, ma il tempo necessario per sviluppare i piani di una nuova nave era un lusso, in questo momento, che gli Stati Uniti non potevano permettersi. Con la Battaglia dell'Atlantico già in atto, anche i normali tempi di costruzione si dimostravano troppo lunghi. Per ridurli, e allo stesso tempo abbassare i costi, fu deciso allora di assemblare i nuovi scafi saldando le lamiere, anziché ricorrere alla tradizionale e lenta chiodatura con rivettatura.

Il miglior progetto immediatamente disponibile era quello portato dagli Inglesi per le Unità, che sarebbero diventate la "Classe OCEAN". La macchina era di potenza adeguata e la capacità di carico soddisfacente per l'uso, al quale erano destinati i nuovi mercantili. Tra l'altro, lo scafo e l'apparato motore del *Dorington Court* erano un esempio di semplicità: l'essenzialità delle linee ben si adattava al nuovo concetto di saldatura; la macchina alternativa adottata nel progetto inglese era di concezione elementare e poteva essere realizzata da qualsiasi costruttore di carpenteria metallica, a differenza delle sofisticate turbine ad alta e media pressione con i relativi gruppi riduttori a ingranaggi progettate per i "Modelli C". Lo stesso valeva per le caldaie, considerando in particolare la bassa pressione di esercizio richiesta da una macchina alternativa. Infine, questa nave era facile da condurre e la motrice alternativa, in particolare, richiedeva un addestramento minimo del personale.

All'inizio del 1941 l'Ammiraglio Emory Scott Land sottopose al Presidente Roosevelt il progetto inglese, che avrebbe potuto essere modificato per adeguarlo alla produzione di una nave mercantile americana efficiente, di rapida costruzione e che potesse soddisfare i bisogni dettati dallo sforzo bellico.

Il commento di Roosevelt fu: «*Ammiraglio, penso che questa nave risponda molto bene alle nostre esigenze; può trasportare un buon carico, ma non è bella da vedere: un vero e proprio "brutto anatroccolo"*».

Appena la stampa venne a conoscenza del sarcastico commento, fece sua la battuta e da quel momento le navi del programma di guerra furono affettuosamente soprannominate "I brutti anatroccoli". Ma le parole di Roosevelt segnarono la nascita della più numerosa classe di navi mai realizzata: i LIBERTY, costruiti in ben 3.063 unità (2.710 Americani e 353 Canadesi) tra il settembre 1941 e l'ottobre 1945, dei quali 301 furono affondati dai sommergibili tedeschi.

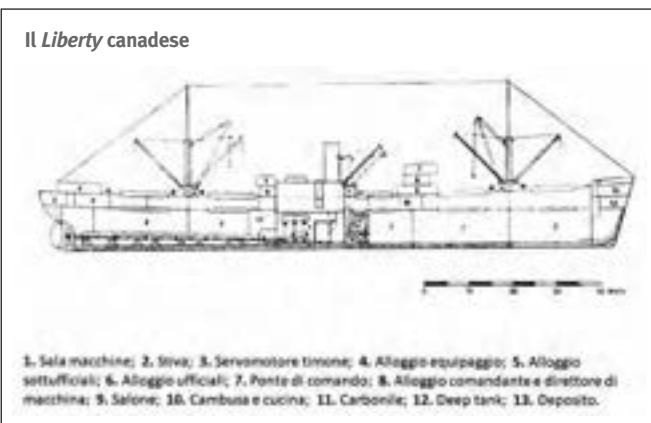
Franklin Delano Roosevelt era laureato in legge, anche se non praticò mai la professione di avvocato, e di navi si intendeva abbastanza poco sebbene fosse stato Sottosegretario alla Marina dal 1913 al 1919, ma si era occupato di rapporti col personale civile.

La battuta dei "brutti anatroccoli" fatta all'Ammiraglio Land potrebbe essere un chiaro riferimento all'omonima fiaba di Andersen: il brutto anatroccolo preso in giro dagli



La Dorington Court

altri pulcini della covata perché così diverso da loro, si trasformerà poi in un bellissimo cigno. I LIBERTY avevano una linea di scafo decisamente più brutta di quella in voga in quegli anni: non c'era il castello di prua, lo scafo era tozzo, una specie di parallelepipedo orizzontale dagli spigoli inferiori arrotondati che si rastremava senza stellatura alle estremità a formare la prua e la poppa, quest'ultima appuntita e non a incrociatore; avevano un cavallino piuttosto accentuato per consentire di affrontare al meglio il mare. Tutto questo era dovuto ai limiti imposti dalla saldatura e dagli strettissimi tempi di produzione, quindi le lamiere dovevano avere meno curvature possibili. Forse nel pensiero di Roosevelt il "bellissimo cigno" di Andersen, si estrinsecava nell'immagine luminosa della vittoria finale degli Stati Uniti e degli Alleati, alla quale questa classe di navi avrebbe contribuito in maniera determinante. Presero così corpo due progetti base: uno inglese, sviluppato e realizzato in Canada, facente parte Commonwealth, e i cui cantieri navali erano al sicuro dai bombardamenti tedeschi (LIBERTY CANADESE) e uno americano, sviluppato dal modello inglese e realizzato negli Stati Uniti (LIBERTY AMERICANO). Lo scafo e le dimensioni erano uguali: 7.150 TSL e 10.500 t. di portata.

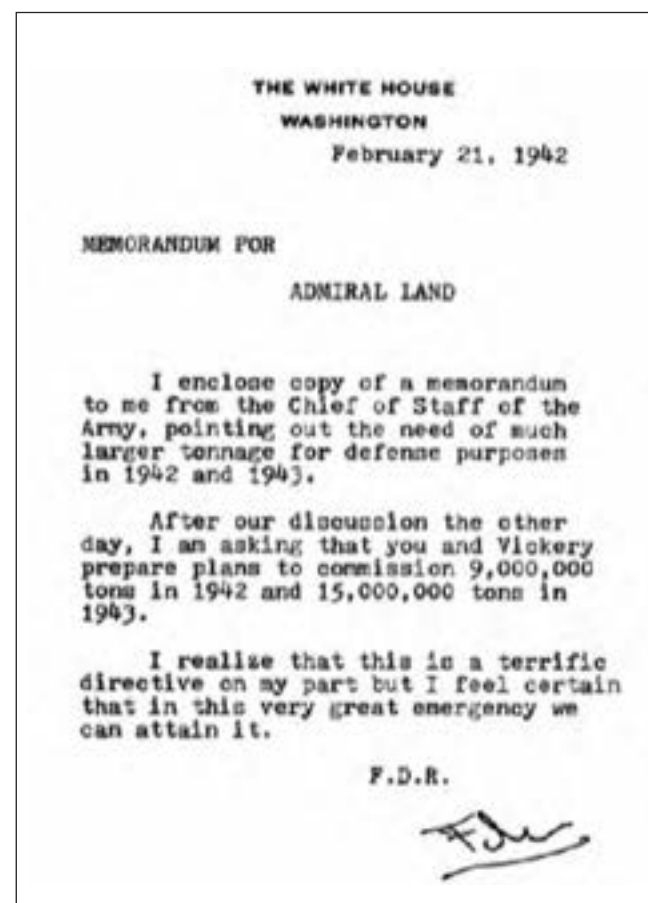
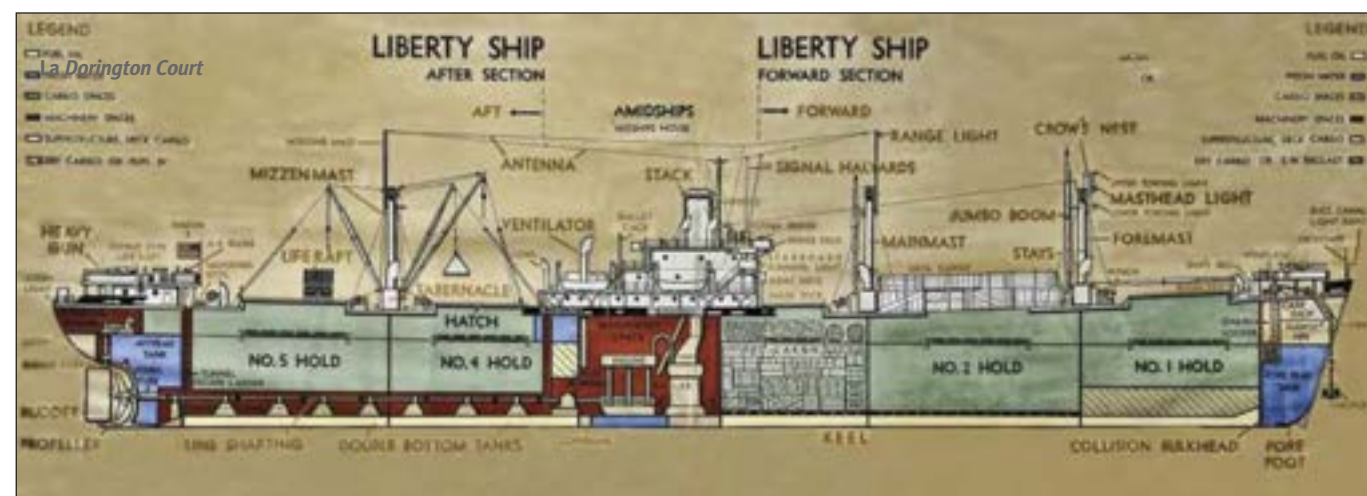


La differenza principale era nelle disposizioni delle stive e delle sovrastrutture: mentre nel LIBERTY AMERICANO queste ultime erano tutte concentrate nel cassero centrale, con tre stive a proravia e due a poppavia, nel LIBERTY CANADESE erano così divise: due stive prodriere, cassero centrale con ponte di comando e alloggi del personale di coperta, seguiva una stiva centrale, quindi una tuga sovrastante il locale macchine con alloggi del personale di macchina e la cucina, a seguire le due stive poppiere. Inoltre l'alimentazione delle caldaie a tubi di fiamma era a carbone (LIBERTY AMERICANO caldaie a tubi d'acqua e alimentazione a olio combustibile). Un'altra differenza importante nella costruzione degli scafi era che, mentre in quelli CANADESI le lamiere erano chiodate e rivettate, negli AMERICANI, per maggiore facilità e velocità di costruzione, erano saldate. Insomma, il LIBERTY CANADESE era molto simile alla *Dorington Court* sia esteticamente sia tecnologicamente.

I LIBERTY

L'annuncio alla Nazione della costruzione di una nuova classe di navi per fronteggiare l'emergenza fu dato dal Presidente Roosevelt nel febbraio 1941. Fedele al suo commento iniziale, le descrisse come "oggetti di brutto aspetto" e comunicò che ne sarebbero state costruite duecento esemplari. Questa cifra sarebbe progressivamente cresciuta nel 1942 e 1943, fino a raggiungere il numero di 2.710 navi, per un totale di oltre 27.510.000 tonnellate di portata. Cercando di cambiare l'immagine che l'opinione pubblica aveva riportato di questi mercantili d'emergenza, che presto sarebbero diventati il fondamento delle costruzioni navali americane, l'Ammiraglio Land dichiarò il 27 settembre 1941 "Giorno della Flotta Liberty". In quella data,

Il Liberty americano



infatti, furono varate in diversi cantieri della Nazione ben 14 "navi di emergenza". La prima di queste fu battezzata con il nome di *Patrick Henry*, in onore dell'omonimo patriota della Guerra d'Indipendenza americana, che pronunciò la famosa dichiarazione "Give me liberty or give me death" (Datemi la libertà o datemi la morte). Di conseguenza, tutte le navi del tipo EC2 (la lettera E stava per *emergency*) vennero soprannominate "Liberty", dando vita all'omonima classe.

Meno di un mese più tardi, il 15 ottobre 1941, scese in mare la prima nave inglese della "classe OCEAN", la *Ocean Vanguard*, tenuta a battesimo dalla moglie dell'Ammiraglio Land.

La strategia americana di costruire le navi più velocemente di quanto esse venissero affondate, si dimostrò un concetto condiviso, ovviamente in maniera opposta, dalla *Kriegsmarine*.

Nel maggio 1942, l'Ammiraglio Karl Dönitz, che di lì a poco ne sarebbe diventato il comandante supremo, in una riunione di alti Ufficiali fece la seguente affermazione: «Il tonnellaggio complessivo che il nemico può costruire sarà di circa 8,2 milioni di tonnellate nel 1942 e 10,4 milioni di tonnellate nel 1943. Questo significa che, per neutralizzare le nuove costruzioni, dovremo affondare in media 700.000 tonnellate al mese; soltanto se riusciremo a superare que-

sto numero saremo in grado di diminuire il tonnellaggio del nemico. Comunque, già ora stiamo affondando 700.000 tonnellate al mese».

Lo sbaglio commesso da Dönitz fu di sottostimare la capacità produttiva dei cantieri americani.

In questo scenario davvero preoccupante che avrebbe potuto condizionare l'esito del conflitto, il Presidente Roosevelt aveva ben chiaro in mente che la sopravvivenza della Gran Bretagna era un elemento chiave per arginare i progetti espansionistici di Hitler al di là dell'Oceano Atlantico. Fare arrivare in Inghilterra quanti più rifornimenti e armamenti fosse possibile, era diventata una questione prioritaria, tanto più che le notizie sugli attacchi che la *Luftwaffe* sferrava quasi giornalmente sui centri nevralgici del Paese, e in particolare su Londra, non erano per nulla incoraggianti. Era necessario incrementare il programma di costruzione dei LIBERTY e il memorandum, che Roosevelt fece pervenire all'Ammiraglio Land nel febbraio 1942, ne è una chiara testimonianza.

I LIBERTY EC2, divenuti quelli "standard" (lunghi 135 m. e larghi 17,3 m.; pescaggio a pieno carico 8,5 m.; stazza netta 4.380 TSN), erano spinti da una macchina alternativa a tripla espansione della potenza di 2.500 HP, un'elica a 4 pale. Potevano raggiungere la velocità di 11 nodi (poco più di 20 Km/h); l'autonomia era di 17.000 miglia (31.500 Km.). Disponevano, poi, di cinque stive, tre a proravia della sala macchine e due a poppavia. Avevano una capacità di carico di 10.800 tonnellate: 9.000 nelle stive e 1.800 in coperta, dove potevano trovar posto aerei, carri armati e locomotive. Gli alloggi dell'equipaggio erano sistemati nel cassero centrale.

Per avere un'idea della potenzialità di trasporto, basti pensare che su un LIBERTY era possibile caricare 2.840 jeep, oppure 440 carri armati, o 230 milioni di caricatori per fucili, o 3.440.000 razioni da combattimento.

Il processo di accelerazione nella produzione dei LIBERTY rivoluzionò il sistema delle costruzioni navali. I vecchi cantieri contribuirono con le loro conoscenze derivate dall'esperienza. I nuovi costruttori introdussero tecniche moderne e metodi innovativi in quello che era sempre stato un lavoro legato alle tradizioni. La saldatura elettrica era stata solo recentemente sviluppata fino al punto da poter essere adottata nelle costruzioni navali: la prima nave interamente saldata fu varata nel novembre 1940.

Assieme alla saldatura fu adottata la prefabbricazione. Il cantiere *Sun Shipbuilding* di Chester, Pennsylvania, realizzava la sezione di prua a terra, per poi assemblarla alla nave, che si trovava in costruzione sullo scalo. Poi fu la volta delle paratie e delle parti inferiori dello scafo a essere costruite separatamente a terra e unite successivamente alle altre sezioni sullo scalo. I cantieri *Bethlehem-Fairfield* di Baltimora furono all'avanguardia in questa nuova metodologia costruttiva; nelle loro officine meccaniche as-



sembravano contemporaneamente porzioni di scafo per otto navi: in particolare i doppi fondi con le tubazioni per il combustibile e per il drenaggio delle sentine già installate; dall'officina, la sezione completa veniva trasportata sullo scalo e lì saldata allo scafo.

In Oregon, i cantieri di Portland furono modernizzati per adeguarli alla costruzione prefabbricata. A lavori conclusi si arrivò al punto di costruire a terra l'intero cassero centrale, con gli alloggi arredati e gli strumenti per la navigazione già installati sul ponte di comando. Il tutto veniva poi sollevato da gru gigantesche e saldato allo scafo, quando la nave era già stata varata e si trovava ormeggiata alle banchine del cantiere per completare l'allestimento.

In Nord Carolina, la *Newport News Shipbuilding Company* affinò le tecniche di prefabbricazione al punto che nel nuovo cantiere di Wilmington venivano preassemblate quasi interamente le due sezioni laterali delle navi; esse venivano poi tagliate in pezzi che fosse possibile movimentare con le gru, trasportate sullo scalo e nuovamente saldate tra di loro. I tempi di consegna, inizialmente previsti in 110 giorni, scesero a 42. Tuttavia, nel novembre 1942 in un cantiere del "Gruppo Kaiser" di Richmond, il LIBERTY *Robert E. Peary* fu costruito in 4 giorni, 15 ore e 29 minuti e ne fu data ampia pubblicità. Nel 1943 tre navi di questa classe furono

completate una al giorno. Nei cantieri navali, così come in tutta l'industria americana, si fece largo uso di mano d'opera femminile, in quanto una gran parte degli uomini in età lavorativa era al fronte. Le donne lavorarono con grande passione e dedizione, ben cosce di far parte dello sforzo bellico in cui erano impegnate.

Ben presto i LIBERTY cominciarono a portare a termine con successo le loro missioni. Erano stati progettati per avere una vita operativa di cinque anni, ma apparve subito chiaro che se una di queste navi fosse arrivata indenne a destinazione con il carico del suo primo viaggio, avrebbe adempiuto alla missione per la quale era stata costruita; tutti i viaggi successivi sarebbero stati un qualcosa in più.

In pochi immaginavano che queste unità avrebbero superato simili pessimistiche previsioni e che, oltre a dimostrarsi dei veri e propri "cavalli da tiro" che permisero la realizzazione di quel "ponte di navi che univa l'America all'Europa" voluto da Roosevelt, sarebbero diventate l'asse portante della marina mercantile mondiale per i successivi venticinque anni. Un risultato così largamente positivo fu ottenuto grazie all'attaccamento al lavoro delle maestranze di cantiere e alle innovative tecniche introdotte: la capacità di fare il lavoro presto e bene anche quando gli eventi erano già in corso. Questa grande qualità americana, che

si estrinseca nello straordinario senso di appartenenza alla Nazione da parte dei cittadini, unita alla politica del Governo e a una scrupolosa programmazione, si dimostrò una risorsa eccezionale.

Per costruire un LIBERTY erano necessarie 3.425 tonnellate d'acciaio: 2.727 tonnellate di lamiera per lo scafo e 698 tonnellate di profilati per l'ossatura. Le donne rappresentavano oltre il 30% della forza lavoro che, nel 1943, arrivò a 700.000 unità.

Purtroppo, l'improvvisazione delle maestranze, la mancanza di addestramento e l'inadeguatezza dei controlli, insieme a carenze nelle tecniche di saldatura, provocarono seri problemi di robustezza allo scafo di molti Liberty della prima generazione, alcuni dei quali si spezzarono in due tronconi, specialmente in presenza di tempeste atlantiche con la nave a pieno carico.

Come era già accaduto nella 1ª Guerra Mondiale, anche ora la capacità produttiva dei cantieri americani si dimostrò semplicemente sbalorditiva. Mentre nel 1939 negli scali di costruzione di tutta la Nazione veniva varata una nave ogni 13 giorni, e nel 1941 una ogni tre giorni e mezzo, nel 1943 si raggiunse il record di cinque navi al giorno. Solamente in quest'ultimo anno i cantieri produssero navi per 19.210.000 tonnellate di portata, una quantità maggiore di quanto fosse avvenuto negli anni dal 1914 al 1938.

Nel 1942, nei cantieri navali americani furono costruite 746 navi. Nel 1943 ben 1.896, di cui 1.238 erano LIBERTY. Il costo previsto per ciascuno di essi era di 1.500.000 dollari. A questa cifra andavano aggiunti i costi contrattuali dei cantieri, che oscillavano tra 60.000 e 140.000 dollari per ogni nave.

Il personale complessivamente impiegato nella Marina mercantile USA, dai transatlantici ai rimorchiatori, era nel 1940 di 65.000 uomini e qualche donna imbarcata come cameriera sui transatlantici. Nel 1943 il numero era cresciuto a 85.000 e nel 1944 a 175.000. Alla fine della 2ª Guerra Mondiale ammontava a 250.000 unità. Molti uomini non



arruolati nelle forze armate avevano deciso di combattere la loro guerra imbarcandosi sui mercantili.

All'inizio si erano effettivamente incontrate non poche difficoltà ad assiemare gli equipaggi dei LIBERTY. Le navi venivano prodotte più velocemente di quanto si potesse reclutare il personale, così a bordo si trovava un "guazzabuglio" di individui. Furono allora compiuti sforzi congiunti tra i vari sindacati dei marittimi, le compagnie di navigazione e gli istituti nautici nazionali, compresa l'Accademia della Marina mercantile. A Sheepshead Bay, un sobborgo di Brooklyn, a New York, venne istituito il più grande centro di addestramento per marinai generici, che formava 30.000 uomini l'anno. Nel maggio 1944 il limite d'età per entrare nel personale navigante fu abbassato a 16 anni. In una settimana, oltre 7.000 ragazzi si arruolarono come volontari in una quarantina di uffici di reclutamento.

Il 17 novembre 1941 il Congresso autorizzò l'installazione di cannoni navali sui mercantili per la loro difesa, nonché l'imbarco di personale militare addetto agli armamenti. La prima nave a esserne dotata fu la *Dunboyne*.

L'armamento dei LIBERTY, strettamente rivolto alla difesa antisommergibile e antiaerea, consisteva in due cannoni navali da 3 e 5 pollici, disposti il primo a prua e il secondo a poppa, e in otto mitragliatrici antiaeree da 20 mm. collocate, una per lato, a metà tra la prua e il ponte di comando, quattro sul *flying bridge* (il cielo del ponte di comando) e due a poppa dietro il cannone.

I civili imbarcati venivano pagati alla fine di ogni viaggio, mentre i militari erano regolarmente stipendiati e questa fu la causa principale degli attriti, che si instaurarono fra le due componenti degli equipaggi.

A partire dal 24 febbraio 1943 la paga dei civili fu regolamentata in funzione della tipologia del viaggio e dello scacchiere in cui esso si svolgeva; vennero, inoltre, introdotti dei bonus in relazione agli attacchi subiti. Un marinaio poteva incrementare dal 40 al 100% la paga stabilita per quel viaggio, compresi gli straordinari, in base alla durata della navigazione in zone considerate pericolose, in quanto soggette ad azioni nemiche. Una maggiorazione di 5 dollari al giorno era riconosciuta per la navigazione nel mare di Murmansk, nel Mediterraneo e nel Pacifico Meridionale. Inoltre veniva concesso un bonus di 125 dollari se una nave era sottoposta a un attacco nemico in porto o quando si trovava all'ancora.

L'equipaggio di un LIBERTY era composto in media da 41 persone. Gli Ufficiali di coperta erano il comandante, il primo ufficiale, il secondo e il terzo; gli Ufficiali di macchina erano il direttore di macchina, il primo, secondo e terzo macchinista. Erano, inoltre, previsti due allievi ufficiali: uno di coperta e uno di macchina. Facevano parte dell'equipaggio di coperta il nostromo, sei timonieri, tre marinai generici e un carpentiere. Al servizio di macchina erano addetti tre fuochisti, tre ingrassatori, due operai e un



ufficiale di ponte, responsabile dei verricelli, delle condutture di vapore, degli scambiatori di calore e di tutte le attrezzature meccaniche poste al di fuori della sala macchine. I servizi di camera e di cucina comprendevano un capo cameriere, un capo cuoco, un secondo cuoco, un cuoco di notte e fornaio, sei giovanotti di camera e un giovanotto di cucina. Su ogni nave era, inoltre, imbarcato un radiotelegrafista e un commissario, che si occupava della parte amministrativa.

La traversata dell'Atlantico presentava delle difficoltà. Molto spesso il mare era agitato e gli equipaggi lo soffrivano. In inverno le cose andavano ancora peggio: uno strato di ghiaccio ricopriva tutto ciò che si trovava al di sopra del livello del mare, rendendo quasi impossibile e molto pericoloso camminare all'esterno. Talvolta il ghiaccio era così spesso da mettere a repentaglio la stabilità della nave.

Ma il problema maggiore era rappresentato dagli "U-Boot" che pattugliavano l'oceano. Sia che fossero soli o in gruppo per attaccare con la tecnica del "branco di lupi", avevano come obiettivo quello di silurare tutte le navi che incontravano. Nel primo periodo del conflitto i sommergibili tedeschi riportarono un enorme successo, affondando un numero di navi così elevato che l'Inghilterra dovette affrontare una grave carenza di generi alimentari e di armamenti. Con l'avvento dei convogli di LIBERTY protetti da una flottiglia di cacciatorpediniere e da bombardieri a lungo raggio lungo tutto il percorso della traversata atlantica, il blocco tedesco fu rotto.

In aggiunta ai sommergibili tedeschi operavano, seppure in numero più ridotto, anche battelli italiani che facevano capo alla base della Regia Marina di "Betasom", nella città di Bordeaux. I nostri equipaggi scrissero pagine gloriose, sulle quali non mi soffermerò perché già ampiamente note. Un deferente ricordo è dovuto a tutti i nostri sommergibilisti, che trovarono la morte in Atlantico, e ai loro Comandanti, diventati delle vere icone nella storia della nostra Marina.

Il primo convoglio, composto da 44 navi, partì da Halifax il 16 settembre 1941 e arrivò a Liverpool il 30 dello stesso mese. Halifax, in Nuova Scozia (Canada), divenne la base principale di partenza per i convogli transatlantici. Le navi che li componevano erano di svariati tipi e dimensioni e la velocità del convoglio era condizionata da quella dell'unità



Il primo convoglio

più lenta. La scorta era effettuata da cacciatorpediniere e corvette. Si poteva verificare il caso che un convoglio di 40 navi avesse una scorta di sole tre navi da guerra. In mezzo all'Atlantico i mercantili erano spesso lasciati senza protezione, perché il naviglio destinato a questo compito non aveva autonomia sufficiente per effettuare la traversata oceanica in andata e ritorno. Quindi i convogli erano scortati per le prime 300-400 miglia dalla Marina Canadese o dalla US Navy; poi, in prossimità dell'avvicinamento alle coste europee, subentrava la scorta della Royal Navy fino ai porti della Gran Bretagna.

Un convoglio di 45 navi aveva un perimetro di oltre 30 miglia ed era molto facile per gli U-Boot penetrare al suo interno anche quando era sotto scorta, composta al massimo da cinque navi, in quanto i sonar avevano la portata di un miglio. Le perdite alleate nel Nord Atlantico furono considerevoli e dipesero da una serie di ragioni; nei primi mesi di guerra furono particolarmente alte, finché gli Alleati non trovarono il modo di prevenire gli attacchi e di reagire adeguatamente quando questi si verificavano. La caduta della Francia, nel giugno 1940, fece aumentare ulteriormente le perdite, perché le rotte seguite dai mercantili potevano essere intercettate più agevolmente dai sommergibili e dagli aerei tedeschi di stanza nelle basi francesi.

Vale la pena di ricordare che i sommergibili navigavano e attaccavano generalmente in superficie; la navigazione in immersione era solamente una tattica per penetrare nel convoglio e per fuggire dopo aver portato a termine l'azione. Oggi sopravvivono unicamente due LIBERTY, entrambi musei galleggianti: il *Jeremia O'Brien* e il *John W. Brown*, ormeggiati rispettivamente al Pier 45 di San Francisco e al Pier 1 di Baltimora.



il Jeremia O'Brien



Convogli di Liberty protetti

Quando cade un eroe

C.A. (r) Francesco Chionna
Socio ANMI e ANAIM

**Il 10 agosto 1942
l'ultima missione
del Regio Sommersibile Scirè
e del suo equipaggio,
un binomio agguerrito
e inscindibile,
che rappresenta lo spirito
di tutti i Marinai d'Italia**

Ho sempre faticato a farlo capire ai colleghi di altre forze armate: le unità navali hanno un'anima! Ogni Marinaio lo sa. Non sono oggetti, non sono solo mezzi atti al combattimento o sistemi d'arma ad alta tecnologia. Il legame è ben più personale, quasi intimo... Le nostre Navi e i nostri Battelli condividono con noi – con il proprio Equipaggio – periodi sempre significativi della nostra carriera e delle nostre vite private. Con loro dividiamo le fatiche, l'impegno, i rischi, i successi e talvolta gli insuccessi delle missioni che ci vengono assegnate. Non è per vezzo che attribuiamo loro una personalità e le chiamiamo per nome, parlandone come se fossero un commilitone o ne custodiamo in casa foto e cimeli come se fossero qualcuno di famiglia. Non è un caso se, quando sbarchiamo, un frammento del nostro essere rimane a bordo così come, in una sorta di mutuo scambio amoroso, il ricordo della Nave o del Battello rimane indelebile per sempre nel nostro cuore. Ogni Marinaio lo sa.

Il 10 agosto è ricorso l'80° anniversario dell'affondamento del Regio Sommersibile *Scirè*.

La storia e le imprese dello *Scirè* sono conosciutissime e sono quanto di più vicino alla leggenda si possa immaginare: i ripetuti forzamenti della

Baia e dello Stretto di Gibilterra, la carena che striscia indenne sul fondo minato delle basi nemiche e le emergenze inimmaginabili nel pieno cuore delle loro difese per rilasciare il proprio carico letale, le incredibili elusioni dell'implacabile caccia avversaria, con giornate intere trascorse in immersione "in barba" a ogni limite imposto dai manuali tecnici, i beffardi rifornimenti con la motonave *Fulgur* alla foce del Guadalete, a Cadice, gli invisibili andirivieni attraverso tutto il Mediterraneo culminati con la "notte di Alessandria", costata agli Inglesi due corazzate. Tutte queste gesta sono state svolte con tattiche e tecniche di combattimento tanto ardite quanto innovative. Un sommergibile, un Comandante e un Equipaggio sono ricordati e citati nei libri di storia navale di tutto il mondo e nelle scuole sommergibilisti di ogni Marina. Lo *Scirè* rappresenta iconicamente l'intimo legame Uomo – Macchina, Equipaggio – Nave di cui accennavo sopra.

Il 10 agosto del 1942, dopo due anni e 14 missioni di guerra, lo *Scirè* – al quale gli Inglesi avevano cominciato

a dedicare un'attenzione del tutto particolare giudicandolo il nemico "numero 1" – veniva tradito dall'intercettazione e dalla decrittazione di messaggi segreti italo-tedeschi e fatto oggetto di una spietata caccia che lo intercettava, a poche miglia dall'ennesima preda, nell'atto di forzare il porto di Haifa, base della *Royal Navy* nell'allora Palestina Britannica, oggi Israele. Aerei, batterie costiere e unità navali si accanirono per ore sul sommergibile anche quando fu chiaro che era ormai inerme. Del suo favoloso Equipaggio, così come degli Assaltatori che trasportava, non si salvò nessuno.

Sono molte, purtroppo, le Unità navali perse nel corso della Seconda Guerra Mondiale e in particolare nel 1942; ognuna con la propria gloriosa epopea e con il proprio tragico destino. Moltissimi gli Equipaggi, che non hanno fatto ritorno. Con la commemorazione dell'affondamento dello *Scirè*, decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare, vogliamo ricordarli tutti e tributare a loro un doveroso e rispettoso saluto. Onori!



Lo *Scirè* in uscita dalla base Navale di La Spezia, agli inizi del 1941. Ben visibili i cilindri contenitori degli SLC (Siluri a Lenta Corsa), i mezzi d'assalto subacquei della Decima MAS"





Volterra e l'alabastro custodi di una millenaria tradizione

Alessandro Furiesi – Direttore dell'Archivio Storico Diocesano

Nel cuore della Toscana, in provincia di Pisa, ma equidistante da essa come da Siena, Firenze e Livorno, sulla sommità di un colle di circa 550 metri sul livello del mare, dal quale lo sguardo spazia dal golfo di La Spezia al Monte Amiata, dalla Corsica e fino alle Alpi Apuane, si erge maestosa ed elegante la città di Volterra. Tremila anni di storia la nobilitano e sono ancor oggi tutti leggibili nella straordinaria ricchezza di monumenti, che raccontano il suc-

cedersi delle civiltà umane in questa terra: dagli antichi villanoviani, passando per gli etruschi, i romani, la gloriosa umanità medievale, il rinascimento, l'età moderna e contemporanea. Un vero e proprio scrigno di tesori, che non cessa di sorprendere, come dimostra la recente scoperta di un grande anfiteatro romano (tuttora in corso di scavo) di cui si ignorava fino a oggi l'esistenza. Ma il nome di Volterra e gran parte della sua identità storica e culturale restano indisso-

lubilmente legati a una specialissima pietra locale: l'alabastro. Formatosi nei millenni dall'evaporazione dell'acqua del mare, questa magica pietra (chimicamente solfato di calcio bivalente) si caratterizza per la sua varietà cromatica, che va dal grigio cenere al bianco marmo (venato o diafano) al giallo-marrone dell'agata, e per la sua "morbidezza" che la rende particolarmente duttile alla lavorazione e capace di lucentezze e trasparenze uniche. Estratto dalle viscere della terra e da pittoreschi affioramenti superficiali in grossi blocchi, simili a grandi uova, l'alabastro affonda le radici della propria lavorazione alcuni secoli prima di Cristo: già gli antichi etruschi lo usavano per scolpire le caratteristiche urne cinerarie, visibili oggi nella prestigiosa collezione del Museo Etrusco Guarnacci. Dopo che, in epoca romana e medievale, difettano indizi sicuri di una massiccia lavorazione della pietra alabastrina, questa rifiorisce in forme originali e mirabili con il Rinascimento, dando vita ad arredi di sovrana fattura, quali i cibori a tempietto circolare esposti al Museo Diocesano di Arte Sacra. Ma è nel '700 che Volterra comincia a investire sistematicamente sull'alabastro: viene creata, intorno al quartiere di San Francesco, una prima scuola artistica, preludio al futuro Istituto d'Arte. La nascita di questa prima officina-scuola si deve alle capacità imprenditoriali di Marcello Inghirami Fei, che riuscì ad attirare oltre cento giovani per apprendere il disegno e la manifattura dell'alabastro, trovandovi lavoro e guadagno. Da allora fu una vera e propria esplosione di interesse attorno a questa forma di artigianato artistico, che portò il commercio dell'alabastro a varcare i confini europei, fino all'America e al Continente Asiatico, come attesta l'avventura di Giuseppe Viti, i cui eredi conservano nel palazzo avito meravigliose sculture. Il mondo degli artigiani dell'alabastro costituisce ancor oggi un vero e proprio microcosmo, gover-

nato da usanze e costumi singolari che il turista può conoscere intrattenendosi a colloquio con uno di loro: l'indole degli alabastrai è tendenzialmente anarchica e segnata da una curiosità e da una inventiva quasi inesauribile; ognuno di essi si costituisce un proprio ambito di specializzazione – dai tornitori agli ornataisti – e non crea solo progetti accurati e mirabili opere d'arte, ma si fabbrica autonomamente anche gli attrezzi del mestiere - dalle subbie alle scuffine, dai ferri a fagiolo a quelli a sciabola... - mettendo a frutto segreti arcani gelosamente custoditi. Mentre le botteghe artigiane presenti nel centro di Volterra sono ancora riconoscibili per le caratteristiche "orme bianche" che, uscendo con le scarpe ricoperte di polvere, gli artigiani lasciano sul

selciato; una delle maggiori aziende che si mette a disposizione per visite guidate in questo "mondo incantato" è la ditta Rossi Alabastrai, attiva dal 1912. Oggi, tuttavia, la lavorazione artigianale dell'alabastro è minacciata dal dilagare della produzione seriale e industriale, nonché da maldestri tentativi di imitazione: spesso nelle bancarelle delle città toscane (e non solo) si spacciano prodotti in resina come fossero di alabastro; ma il suono che deve rispondere cristallino al battito di un qualsiasi oggetto metallico, caratteristica unica della pietra volterrana, rivela subito l'inganno. Volterra, con i suoi circa cento addetti impiegati attualmente nel settore (nel 1970 erano otto volte tanti!), può così vantarsi di essere l'unico luogo al mondo dove, secondo la vera tra-

Alessandro Furiesi

Nato a Volterra nel 1976, è direttore dell'Archivio Storico Diocesano e segretario dell'Accademia dei Sepolti, la più antica istituzione culturale della città. È membro del comitato di redazione della "Rassegna Volterrana", Socio della Società Storica della Valdelsa, della Società Storica Pisana e della Pontificia Accademia "Cultorum martyrum". Tiene conferenze e lezioni di storia volterrana. Collabora con testate giornalistiche locali e regionali.

dizione, si realizzano manufatti inimitabili, di reale pregio artistico: opere classiche come vasi, colonne, lampadari e appliques, piatti, portagioie, candelieri, orologi da tavolo, animali di vario genere ... ma anche creazioni originali e complementi di arredo in linea con i gusti del più aggiornato design contemporaneo. Una visita specifica merita il nuovo altare della Cattedrale, progettato e realizzato in alabastro nel 2019 da maestranze volterranne, riunite nelle due maggiori Associazioni di categoria: Arte in Bottega e Cooperativa Artieri Alabastro: un "pezzo" unico nel suo genere che ha riscosso l' apprezzamento unanime della critica. Il visitatore, che giunge a Volterra, potrà così ingaggiare una vera e propria caccia al tesoro per scoprire le molte testimonianze, che hanno reso Volterra e l'alabastro un binomio inseparabile: potrà visitare le botteghe artigiane e le collezioni pubbliche e private, addentrarsi nelle strade, nelle viuzze e nelle piazze dove si percepisce ancora il fascino di questa plurimillennaria storia e, magari, raggiungere un luogo unico e suggestivo come Piazzetta dei Fornelli, dove potrà unire la scoperta degli arnioni di alabastro, recentemente collocati come installazione artistica, a un affaccio panoramico mozzafiato, guardando in una tipica osteria i prodotti più genuini della cucina locale.



Veduta aerea di Volterra



Il panorama da Piazzetta dei Fornelli



Bottega di alabastrai



Charta Smeralda

Azioni concrete per la salvaguardia e la protezione del “nostro” Oceano, evitando l’impatto negativo delle attività sportive, ricreative e professionali dell’uomo sull’ecosistema marino e costiero

Paolo Maccione - Socio del Gruppo di Milano, responsabile dell’Ufficio Stampa

Il mondo è globalizzato, il mare ... ancora di più! Benché geograficamente gli oceani siano 4 (Atlantico, Pacifico, Indiano e Artico, ossia quello situato sotto quanto rimane della calotta polare del Polo Nord), **l’Oceano in realtà deve essere inteso come un complesso unico**, in continuo e costante collegamento fra le proprie varie propaggini, e fa, del pianeta Terra, il *Pianeta Azzurro*. È un insieme **unico**, perché il gioco delle correnti rimescola sempre tutto e, quindi, ciò che vien fatto nell’emisfero Nord dell’Oceano si ripercuote nelle acque dell’emisfero Sud (e viceversa).

L’Oceano è **unico** anche perché... è **l’unico** che abbiamo: non ne abbiamo altri!

Partendo da questa semplice, ma importantissima, constatazione, in ciascuno di noi deve obbligatoriamente nascere un forte senso di responsabilità, che deve spingerci a proteggerlo e a volerlo preservare per il futuro a favore delle nuove generazioni. Ormai è documentato scientificamente che le azioni di ciascuno di noi nei confronti della natura (negative fino a ora, positive – ci si augura – nel futuro) si riverberano sulle condizioni del mare.

L’8 giugno è stata dichiarata dall’ONU la “Giornata mondiale degli Oceani” (*World Oceans Day*), per ricordare che in tale data ricorre l’anniversario della Conferenza Mondiale su Ambiente e Sviluppo svolta nel 1992 a Rio de Janeiro, durante la quale il Vertice delle Nazioni Unite ha gettato le basi per lo sviluppo sostenibile.



L’obiettivo della **Giornata mondiale** non è solo quello di riscoprire l’importanza degli oceani ma, soprattutto, quello di mettere in atto delle strategie efficaci per proteggerli dalla più grande minaccia, che purtroppo è rappresentata dall’uomo. Una splendida occasione per riflettere sul ruolo prezioso svolto dai nostri oceani, che coprono circa il 70% della superficie terrestre, e per **agire** (o per **reagire**). Infatti, a causa dei comportamenti dell’uomo, dell’inquinamento da

questi creato (in particolare per l’uso e lo smaltimento delle plastiche), della crisi climatica e della pesca intensiva, la biodiversità dei nostri mari e oceani è sempre più a rischio.

Per **reagire**, a Milano, la Fondazione **One Ocean Foundation (OOF)**, costituita nel 2017 dallo Yacht Club Costa Smeralda e presieduta dalla Principessa Zahra Aga Khan e dal *Comodoro* Riccardo Bonadeo, ha voluto organizzare, per celebrare la “Giornata mondiale degli Oceani”, la “**Settimana degli Oceani di Milano**” (*Milan Ocean Week*), patrocinata, oltre che dal Comune di Milano, anche dalla Marina Militare e dalla Presidenza Nazionale ANMI. Sono stati 5 giorni, dal 8 al 12 giugno 2022, durante i quali la città lombarda è stata teatro, nei luoghi simbolo del proprio legame con il mare e con l’acqua (Centrale dell’Acqua, Acquario



Civico, Museo delle Scienze Naturali, la Biblioteca degli alberi e, naturalmente, sia l’Idroscalo sia la Darsena di Milano, presso la Sede del nostro Gruppo ANMI), di grandi eventi, esposizioni, dibattiti, testimonianze e tavoli di lavoro, di formazione scientifica e divulgazione ambientale per cominciare a **reagire** alle condizioni dell’Oceano, alla presenza di esperti scientifici di ambiente marino, provenienti dalle maggiori università italiane e del mondo, di giornalisti, di sportivi (fra tutti il grande surfista portoghese Hugo Vau, che a gennaio 2018 a Nazaré ha cavalcato la “Big Mama”, un’onda leggendaria alta 35 metri, un palazzo di 12 piani) e, naturalmente, di scolaresche, di molta gente comune e di tanti, veramente tanti, Marinai.

Il pubblico è stato, infatti, numerosissimo e anche molto internazionale, visto il concomitante svolgimento in Milano del Salone del Mobile e della *Design Week*. Durante la manifestazione la Fanfara di Presidio del Comando Militare Marittimo Nord (diretta dal Maestro Luogotenente Vito Ventre) ha eseguito vari concerti pubblici a Milano (in Piazza Gae Aulenti, in Piazza alla Scala, nella Galleria Vittorio Emanuele, in Piazza Duomo e, infine, in Darsena).

Il tema della “Settimana degli Oceani di Milano” era, in particolare, incentrato sulla sfida per il contenimento (o, meglio, l’annullamento) dello sversamento della plastica nel mare. Come anche pubblicato dal giornale “Marinai d’Italia” (cfr. il numero di Ottobre 2021, pag. 22 nell’articolo “Le microplastiche uccidono i pesci” a firma di Roberto Cavicchia), il mare, l’Oceano, è invaso da una marea montante di plastica, la quale in mare non si degrada, non si decompone: dall’azione meccanica del moto ondoso viene solo spezzettata e ridotta di dimensioni, sino a raggiungere, purtroppo, quelle di 1 *nanometro* (ossia di un milionesimo di metro), le cosiddette *nanoplastiche*. Se non viene direttamente “mangiata” dai pesci, essa, per tali dimensioni che – come detto – può raggiungere, dai pesci viene anche “respirata” tramite le branchie, danneggiandone gli apparati respiratori e i sistemi riproduttivi. Infatti, una loro esposizione cronica ai composti plastici provoca negli animali aneurismi, erosione degli strati superficiali e altri gravi danni alle branchie. Inoltre, aumenta la produzione di uova, segno che i prodotti chimici, che vi sono contenuti, potrebbero agire come interferenti endocrini.



Inoltre, le *nanoplastiche* si fissano nei tessuti dei pesci e, poi, tramite la catena alimentare, tornano a noi (o meglio *in noi*) uomini, nel nostro organismo.

La questione ha ormai una portata planetaria: intere **isole galleggianti**, formate da rifiuti di plastica (come a esempio le confezioni in plastica di biscotti o sigarette), profonde, rispetto alla superficie del mare, anche 2 o 3 metri, grandi come intere Nazioni, si sono formate in mezzo agli Oceani.

È necessario, quindi, l’impegno costruttivo e immediato da parte di tutti noi: tutti dobbiamo essere subito artefici di questo cambiamento, tutti ci dobbiamo sentire pienamente coinvolti.

Al termine, dunque, di questa impegnativa Settimana, è stata chiesta ai patrocinatori la sottoscrizione della “**Charta Smeralda**”, un protocollo, un codice etico e comportamentale che fissa i 20 paradigmi per la tutela del mare.

Gli ambiti di intervento, previsti dalla “Charta Smeralda”, sono concreti e immediati.

È strutturata su 12 punti rivolti al singolo individuo e al contributo, che questi può assicurare con i propri comportamenti, e 8, invece, dedicati alle Organizzazioni.

La Marina Militare aveva già sottoscritto nel 2019 la “Charta Smeralda”, a firma dell’allora Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, l’Ammiraglio di Squadra Valter Girardelli, nel corso di una cerimonia presso l’Accademia Navale di Livorno (allora comandata dall’ammiraglio Pierpaolo Ribuffo).

Lo scorso 12 giugno, alla presenza dell’Ammiraglio di Divisione Ribuffo, ora Comandante Militare Marittimo Nord, la “Charta Smeralda”, nella Sede Darsena del nostro Gruppo, è stata sottoscritta anche dall’ANMI, per mano – in rappresentanza del Presidente Nazionale, Ammiraglio di Squadra (r) Pierluigi Rosati – del Cav.



l'Oceano Pacifico, approssimativamente fra il 135° e il 155° meridiano Ovest e fra il 35° e il 42° parallelo Nord.

La sua **estensione è stimata da 700.000 fino a più di 10 milioni di km** (un'area, cioè, rispettivamente circa più grande della Penisola iberica e, al massimo, più estesa della superficie degli Stati Uniti), ovvero tra lo 0,41% e il 5,6% dell'Oceano Pacifico. Le valutazioni, ottenute indipendentemente dall'*Algalita Marine Research Foundation* e dalla Marina degli Stati Uniti, stimano l'ammontare complessivo della sola plastica dell'area in un totale di **3 milioni di tonnellate**. L'oceanografo americano Charles Moore ritiene che l'area potrebbe contenere fino a 100 milioni di tonnellate di detriti. Una chiazza di detriti galleggianti simile, con densità comparabili, è presente anche nell'Oceano Atlantico: è chiamata "North Atlantic garbage patch". Una similare isola, purtroppo, si sta formando nel Mediterraneo, nel triangolo di mare tra il Golfo del Leone, la Sardegna e le isole Baleari. ■■■

Antonio Trotta, Consigliere Nazionale ANMI Lombardia Sud-Ovest). La firma anche da parte dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia costituisce, in realtà, una conferma di quanto già il Sodalizio, a livello sia nazionale sia territoriale, quotidianamente svolge per promuovere fra le giovani generazioni la conoscenza e la tutela dei mari e degli oceani. Con tale impegno, tutti i Gruppi sono ora maggiormente impegnati ad adoperarsi nella diffusione della conoscenza del mondo marino e nello sforzo in prima persona **"di evitare l'impatto negativo da parte dell'uomo nello svolgimento delle proprie attività ricreative, sportive e professionali sull'ecosistema marino e costiero"**, contribuendo, quindi, a difendere questa immensa risorsa che è il mare: il *nostro* mare, ma anche...tutto il mare, poiché, ricordiamolo (come recita anche il motto della *One Ocean Week*): "Noi siamo tutti un unico Oceano (*We are all one Ocean*)".

Il testo della "Charta" è reperibile al link: <https://www.iocean.org/supporters/ocean-defenders> e sul sito www.marinaiditalia.com ("attività programmate ... eventi") sono riportate ulteriori informazioni.

Le Isole galleggianti sono diffuse in maniera veramente preoccupante in tutti i mari. Il *Pacific trash vortex*, noto anche come "Great Pacific garbage patch" (grande chiazza di immondizia del Pacifico, o isola di rifiuti plastici, o semplicemente isola di plastica), è un enorme accumulo di rifiuti galleggianti, composto principalmente da materiali plastici, situato nel-



Raduno Interregionale ANMI a Bergamo

Ernesto Greco - Presidente del Gruppo di Bergamo

Sulla *scia* del "numero speciale" che viene pubblicato, come da tradizione, nel primo numero successivo al termine del Raduno Nazionale, ci è sembrato opportuno dedicare alcune pagine del Giornale al Raduno Interregionale ANMI di Bergamo. Non perché sia stato diverso dagli altri, che lo hanno preceduto (e che seguiranno), ma in quanto desideriamo onorare le tante vittime e i tanti Soci che, soprattutto in questa Provincia, sono scomparsi negli ultimi anni a causa del "Covid-19"

La redazione

Dal 16 al 19 giugno 2022 il Gruppo "M.O.V.M. Ugo Botti" di Bergamo ha organizzato il Raduno Interregionale ANMI a Bergamo. Articolato su 4 giorni, nei quali si sono succedute diverse attività, il suo prologo è stato rappresentato da una conferenza stampa, organizzata dal Consigliere Segretario di Presidenza del Consiglio della Regione Lombardia, Dott. Giovanni Malanchini, presso il Palazzo della Regione a Milano

16 giugno (giovedì)

Nella prestigiosa Sala Manzù di Palazzo Sora, gentilmente concessa dal Presidente della Provincia di Bergamo, Dott. Pasquale Gandolfi, è stata inaugurata la Mostra di Modellismo Navale, a cura del Consigliere Nazionale per la Lombardia Nord Est, nonché Presidente del Gruppo dei Modellisti Pandinesi, Claudio Zuttioni. All'interno della stessa sono state allestite una raccolta di attrezzature per la navigazione con delle storiche e rare carte nautiche e un'esposizione di dipinti del pittore emerito della MMI, Maestro Loris Masserini.

La Madrina dell'inaugurazione è stata la Sig.ra Franca Pedrocchi Fantoni. e alla stessa hanno presenziato il Consigliere Provinciale, Dott. Damiano Amaglio e il Presidente Nazionale, amm. sq. (r) Pierluigi Rosati.

17 giugno (venerdì)

Alla Rocca, presso il Parco delle Rimembranze di Città Alta, alla presenza di tutte le più alte Cariche civili, fra le quali ricordiamo il Prefetto, S.E. Dott. Enrico Ricci, e militari e delle Associazioni d'Arma della Provincia di Bergamo, si è svolta la toccante deposizione di una corona d'alloro al Monumento ai Caduti in Mare.



A seguire, sempre in Città Alta, presso la Cattedrale di Sant'Alessandro, Duomo di Bergamo, è stata celebrata la Santa Messa, presieduta da S.E. Mons. Carlo Mazza, Vescovo Emerito di Fidenza.



18 giugno (sabato)

Nel corso della mattinata, sul Lago d'Iseo, presso il lido Nettuno di Sarnico (BG), si sono svolte varie dimostrazioni di salvamento in acqua, organizzate dalla "Guardia Costiera Ausiliaria del Basso Sebino", il cui Responsabile, Diego Nolli, è anche il Presidente del Gruppo ANMI di Iseo. Sono intervenuti gli operatori O.P.S.A. della CRI, il Centro Volo Nord, i cani di salvataggio dei Cavalieri di San Giovanni e un mezzo della Orobie Soccorso, che fungeva da stazione radio. Le dimostrazioni, che hanno visto il coinvolgimento attivo dei Sommozzatori di Montisola, hanno seguito una scaletta articolata su 4 diversi scenari: soccorso



Nel corso della stessa mattinata, in Piazza Vittorio Veneto, si è tenuta la cerimonia dell'Alza Bandiera Solenne, con l'esecuzione dell'Inno Nazionale (cantato dalla Socia del Gruppo di Taormina e mezzosoprano Gabriella Cannavò, giunta appositamente a Bergamo), e la deposizione delle corone d'alloro alla Torre dei Caduti, alla presenza delle più medesime Autorità intervenute agli eventi precedenti.



natanti in difficoltà su canoa canadese, soccorso e salvataggio di naufraghi, ricerca e soccorso di dispersi (l'ultimo recupero di naufraghi è stato svolto con i cani da salvamento). Al termine dell'intensa mattinata è stata deposta una corona d'alloro nelle acque del Lago, da parte del Presidente Nazionale, accompagnato dalle Autorità civili e militari presenti.

Per l'occasione lo Stato Maggiore Marina - Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione ha reso disponibile il "Centro Mobile informativo", allestito come una piccola mostra itinerante e concepito per interagire con il pubblico in maniera multimediale, in modo da fornire informazioni ai visitatori e da illustrare ai giovani le possibilità per far parte della "Famiglia Marinara". Le molte visite hanno evidenziato l'interesse per tale iniziativa.



Nell'arco pomeridiano, presso il Monumento ai Marinai d'Italia, sito nel Parco Comunale del Comune di Dalmine, intitolato alla memoria della M.O.V.M. Ugo Botti, si è tenuto il gemellaggio tra il Gruppo di Bergamo e quello di Torino. L'atto è stato firmato dal Presidente del Gruppo di Bergamo, Ten. Vasc. (c) Ernesto Greco, e dal Vice Presidente del Gruppo di Torino (in vece del Presidente Cravero), e controfirmato sia dal Sindaco di Dalmine, Dott. Francesco Bramani sia dal Presidente Nazionale dell'ANMI.



19 giugno (domenica)

L'evento finale, rappresentato dal defilamento per le vie del centro, ha visto la partecipazione di tutte le Delegazioni del Nord Italia (Emilia Romagna, Friuli Venezia-Giulia, Liguria, Lombardia, Piemonte - Val d'Aosta, Veneto e Trentino Alto Adige), oltre ad alcuni Gruppi provenienti dalla Sicilia e dalla Toscana, per un totale di circa 1.200 fra Socie e Soci. La sfilata è stata arricchita dalla presenza dei labari di molte Associazioni d'Arma aderenti al Sodalizio del Consiglio Provinciale di ASSOARMA - Bergamo. Grazie alla richiesta della Presidenza Nazionale e alla conseguente autorizzazione da parte dello Stato Maggiore





Marina, al Raduno sono intervenute, altresì, la prestigiosa Fanfara Dipartimentale di La Spezia, che al termine del defilamento delle Delegazioni ha eseguito un breve concerto, e una Rappresentanza della Marina, formata da 24 Marinai.

Sul Palco delle Autorità erano presenti le più alte Cariche civili e militari del territorio, Rappresentanti delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma della Provincia di Bergamo, il Comandante Militare Marittimo Nord, amm. div. Pierpaolo Ribuffo e il Presidente Nazionale ANMI, amm. sq. (r) Pierluigi Rosati, accompagnato dal Capo del 1° Ufficio Affari Generali, contramm. (r) Massimo Messina.

L'ottima riuscita dell'intero Raduno Interregionale è stata dimostrata dal numero dei partecipanti, che si sono distinti per la loro correttezza nel formare gli schieramenti e durante il defilamento, dalla risposta da parte della cittadinanza, che, nonostante le alte temperature, ha applaudito il passaggio della sfilata, e dall'attenzione riservata dai media. Tale risultato è stato possibile anche grazie al concorso dei volontari di ASSOARMA che, coordinati dal Delegato Regionale per la Lombardia Nord Est, Alberto Lazari, dall'inquadratore Ambrosioni e da alcuni Soci del nostro Gruppo, che hanno fatto un lavoro eccezionale, dimostrando serietà e professionalità non comuni.





Enrico Cernuschi
200 ANNI DI ITALIANI IN GUERRA
 Editore: Mursia
 ISBN 978-88-425-6417-1
 € 18,00

Ho affrontato la lettura di questo – dico subito – intrigante volume sulla scorta di alcuni fattori. Il primo, la fama di profondo ricercatore che da sempre accompagna l'autore, coraggioso e intemerato "apota", come lo descriverebbe Prezzolini, uno abituato a non prendere per oro colato quello che vanno e andavano scrivendo e dicendo tanti storici, magari più adusi al redditizio copia e incolla che a recarsi a consultare gli archivi ormai aperti di Washington o Londra, dove viceversa Enrico è ormai di casa. Ecco, quindi, che la naturale curiosità rivolta alle opere che promettono rivelazioni o nuove interpretazioni si è sommata alla aperta sfida, lanciata fin dalle pagine introduttive, capace di accendere il fuoco della ricerca, finalmente, di una verità di contraltare allo stucchevole luogo comune. La domanda di base, cui Cernuschi vuole rispondere e sulla quale concentra dati e documenti, è perché i nostri intellettuali trattino, noi Italiani, da popolo di (eterni?) perdenti (una squallida omogeneità culturale, come la definisce l'autore) mentre abbiamo vinto e continuiamo a vincere. È per rimuovere questa "cappa del perdente per antonomasia", che ha pervaso la nostra storiografia, purtroppo anche quella ufficiale, che viene rivolto lo studio e la riflessione. L'obiettivo, dico subito che mi sembra perfettamente e brillantemente conseguito, è quello di contrapporre almeno il dubbio, una sorta di "dubito ergo sum", così che, andando a rimettere elementi, fatti e dati d'archivio nelle giuste caselle, possa almeno venire alla

luce un diverso approccio e proporre differenti conclusioni. Si spazia, quindi, dal potere marittimo ai tempi della marina sarda, che aveva funzionato in maniera tanto efficace quanto discreta, ma rimane ignorato nella storia e nella letteratura, alla cosiddetta "qualità della vita" che, misurata con lo strumento disponibile e universalmente accettato dell'indice dello sviluppo umano (Hdi) vede, se ci togliessimo i paraocchi autolesionisti, la nostra umilmente definita "Italiotta" fra il 1879 e il 1913 al secondo posto nel mondo, al di sotto solamente del Canada. Tema centrale dell'opera è, comunque, l'analisi delle guerre (plurale, perché così furono in realtà condotte), che videro la Regia Marina, il Regio Esercito e la Regia Aeronautica impegnate nel momento decisivo per l'evoluzione del nostro Paese, ovvero nella Seconda Guerra Mondiale. Come ammoniva, vox clamans in deserto, il grande storico Franco Bandini, "capita nelle guerre perse che la sconfitta condizioni psicologicamente tutte le ricostruzioni che poi se ne fanno, per un gran numero di anni". Ciò che puntualmente accadde da noi, ma gli anni sono passati e sono nati autori come Cernuschi. Così, la voce del vincitore non domina più incontrastata e quella dei perdenti può reclamare il suo spazio. Se si accettano, delle battaglie, le versioni di comodo degli avversari, allora le sconfitte generano effetti perversi, che portano a identificare le cause più nella sfortuna che nelle vere ragioni delle stesse, che sarebbe viceversa essenziale conoscere e approfondire per non ripeterne gli errori. Così, invece, le sconfitte insegnano poco e si è portati ad accontentarsi di apparenze, seppur talvolta nascoste, ammantate del valore dei singoli. Altrettanto accade per le vittorie, invertendo i poli, non consentendo in tal modo qualsiasi "critica feconda" ma, come dice Bandini, con la consolazione che "almeno si è vinto". T.E. Lawrence, il mitico Lawrence d'Arabia, lasciò scritto: "Dopo 20 secoli che si combatte e si hanno rapporti scritti sulle guerre, non si può combattere male ed essere sconfitti". Ecco una chiave di lettura per questo libro, riportare il lettore verso la corretta analisi, costi quel che costi: e ci riesce, con mirabile e puntiglioso impegno, con dati inoppugnabili, con rivisi-

zioni e rimodulazioni che consentono di vedere, finalmente, anche "l'altra faccia della luna", stroncando le comode velleità del conformismo dilagante in materia. Tirando le somme, l'autore cita il Capo di Stato Maggiore della US Navy che, nell'immediato dopoguerra, fece adottare, come libro di testo e di riflessione, all'Accademia Navale di Annapolis il nostro "Che ha fatto la Marina?", di Marc'Antonio Bragadin, scrivendo che la preparazione dei loro prossimi Ufficiali di Marina, per essere completa, doveva comprendere a fondo lo studio delle imprese della Marina Italiana, che per oltre tre anni aveva tenuto testa a una Marina più potente, più esperta e più ricca. L'autore confuta con questa sua opera la visione distorta delle vicende italiane, che continua da ben più di un secolo a tenere banco, proponendo una seria, accurata e scientifica riflessione da contrapporre alla straripante storiografia impastata di ideologia.

Paolo Pagnottella



Vittorio Emanuele Dalla Bella
IL TESORO PERDUTO
 Editore: Albatros
 ISBN: 978-88-306-3486-2
 € 16,50

Quando nel lontano 2008 presi in mano la bozza di quello che diventerà il primo romanzo scritto da Dalla Bella, intitolato *Sommersgibile da Vinci - Missione Finale*, notai nella scrittura fluida e scorrevole di quel manoscritto, la grande potenzialità in suo possesso, questo dovuto in parte alla profonda conoscenza che nutre nei confronti della storia riguardante la componente subacquea, sia italiana sia tedesca. I successivi lavori, *Il Portasigarette d'Argento* ed *Inferno di Sale*, imperniati sulle ultime missioni di

guerra di due famosi sommergibili italiani stanziati a Betasom (Bordeaux) nel secondo conflitto mondiale, hanno confermato questa mia sensazione, visto il grande risalto e l'ottimo successo che hanno ottenuto nel tempo. Con *Il Tesoro Perduto*, Dalla Bella da ulteriore corpo alla sua grande preparazione, sebbene si sia staccato dal filone sommersgibilistico. La storia di John Caldwell, pilota di marina e dei suoi due uomini a bordo del velivolo, che lo Stato Maggiore della US NAVY aveva scelto per portare una somma cospicua di denaro alle navi dell'ammiraglio Chester Nimitz, è un susseguirsi di emozioni, queste a contorno della grande battaglia combattuta a Midway tra le forze navali statunitensi e quelle giapponesi. La cattura dei tre aviatori e la susseguente prigionia in terra cinese, narrata in maniera molto dettagliata dall'autore, dà un'immagine cruenta di quanto la guerra mettesse a dura prova le forze fisiche dei prigionieri, ma anche quanto fosse forte l'attaccamento alla Patria e ai valori a cui avevano giurato quegli uomini di mare. Quella somma ingente di denaro, se fosse caduta in mano giapponese avrebbe potuto cambiare in maniera definitiva le sorti del conflitto nel Pacifico, visto che al momento le forze in campo erano ancora nettamente a favore dei giapponesi. Sebbene siano vittime di torture al limite dell'umano, dalle bocche dei tre marinai non uscirà nessuna parola, così che quei soldi, anche se a distanza di molti anni dalla fine della guerra, potranno tornare negli Stati Uniti. Chi leggerà questo affascinante romanzo, si sentirà quindi proiettato direttamente tra i protagonisti, che siano questi gli aguzzini o gli eroi, lasciando sovente qualche lacrima a bagnarne le pagine. In un'era, dove Covid e conflitti stanno straziando il pianeta, *Il Tesoro Perduto*, sebbene narrante una storia di guerra, trasmette delle sensazioni molto forti, dando un segnale su quanto siano importanti i valori dell'amicizia anche tra nemici. Spero che l'estro di Dalla Bella non si spenga con questo lavoro. Sarebbe un peccato.

Lorenzo Bozzetto

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 agosto 1959

Costituzione del 1° Gruppo Elicotteri della Marina Militare ("Grupelicot Uno") presso la base di Augusta (successivamente trasferita, nel marzo del 1959, a Catania – Fontanarossa).

4 agosto 1913

Regolamentate le scuole elementari dei militari

È varato il regolamento per le scuole elementari dei militari in servizio, istituite nel 1911, con obbligo di frequenza da parte dei militari analfabeti e di coloro che non superano la prova intesa ad accertare il livello di istruzione disposta dal Ministero dell'Educazione.

8 agosto 1909

Consegna della Bandiera di Combattimento al Pisa

La Bandiera di Combattimento all'Incrociatore Corazzato Pisa è consegnata dal Comitato delle Donne pisane (la predetta bandiera è confezionata dalle allieve della scuola di San Ranieri).

(Vds nr 8/9 – 2021)

10 agosto 1942

Perdita del Smg. Scirè nella tentata azione dei "Gamma" contro il porto di Haifa (Israele).

(Vds nr 8/9 – 2021).

12 agosto 1863

Istituito l'antesignano del Registro matricolare della nave

È istituita la matricola delle navi militari nella forma di un registro per ciascuna unità, in due esemplari (uno da conservare presso il Dipartimento di assegnazione e l'altro presso il Ministero). Su tale registro vanno annotate le caratteristiche e le variazioni, che intervengono per lavori o per modifiche, l'attività operativa e tutti i dati tecnici ed economici associati, in maniera da avere una raccolta storica completa dell'attività della nave. È da considerare un antesignano dell'odierno Registro matricolare della nave, oggi conservato a bordo e aggiornato a cura dell'Ufficiale di rotta.

15 agosto 1862

È stabilita la tabella della razione viveri del marinaio, elaborata in menù giornalieri su due pasti per complessive 2.500 calorie secondo le odierne norme dietetiche. Pur sufficiente a garantire il fabbisogno energetico giornaliero, i menù non sono bilanciati relativamente a un corretto apporto nutrizionale in quanto, pur a fronte di un ricco quantitativo di carboidrati e proteine, non presentano la necessaria completezza di varietà, in quanto risultano assenti le verdure, le uova, il pesce e la frutta. Da notare, poi, che il quantitativo bisettimanale di carne fresca, pur di giusto valore di peso (245 g) non è da considerarsi del tutto fruibile per la presenza di osso, generalmente pari a 1/3 del peso.

17 agosto 1907

I Musicanti devono acquistare gli strumenti a proprie spese

Una modifica al decreto relativo all'ordinamento amministrativo della categoria Musicanti del C.R.E. precisa che gli strumenti musicali devono essere acquistati e conservati a proprie spese. Nel caso che il musicante o l'allievo musicante non sia in grado di effettuare l'acquisto, la somma dello strumento è anticipata dall'Amministrazione con rimborso mediante

ritenuta sulla paga in misura non eccedente il quinto dell'ammontare complessivo di detta competenza. La privata proprietà dello strumento consente al musicante di esercitare attività professionale in ambito civile al di fuori dei tempi e orari di servizio.

18 agosto 1891

Stabilite le colorazioni interne ed esterne delle unità navali

Sono stabilite le norme per la pitturazione esterna e interna delle unità navali per uniformità di applicazione e per ricercare economie negli approvvigionamenti. In generale il colore nero sarà utilizzato per l'opera morta, mentre il bianco dovrà essere impiegato per le sovrastrutture e nei locali interni dedicati all'abitabilità; il giallo paglia chiaro per l'alberatura e il verde rame per il bagnasciuga; altri colori sono destinati ad apparecchiature, locali particolari, natanti e materiale fisso di bordo. Le unità destinate a lunga permanenza in Mar Rosso saranno dipinte esternamente di bianco, come già praticato dalle Marine britannica e francese.

19 agosto 1912

Primo italiano brevettato su idrovolanti

Il tenente di vascello Guido Scelsi, già pilota di dirigibile, consegue, primo fra gli Italiani, il brevetto di pilota di idrovolante presso la scuola europea Curtiss di Juan-Les-Pins, unica esistente della specialità. Già il giorno lunedì 30 agosto del 1909 a Vigna di Valle, dopo un'ascensione di esame, il tenente di vascello Guido Scelsi conseguì il brevetto di pilota di dirigibile, stabilendo il primato di primo ufficiale di Marina a conseguire l'abilitazione alla guida del velivolo "più leggero dell'aria".

22 agosto 1863

Concorso per aspiranti guardiamarina con sistema "fa più la pratica che la grammatica"

È bandito un concorso per esami per l'ammissione straordinaria di 100 aspiranti guardiamarina a un corso suppletivo da tenersi a bordo di una nave in armamento per la durata di un anno. Il concorso giunge in un momento critico per l'organico degli Ufficiali di vascello, fortemente deficitario rispetto al fabbisogno. L'ammiraglio Persano aveva tentato di porre un primo riparo alla grave deficienza di organico, bandendo un corso straordinario per esami presso le due Scuole di Marina, progetto ripreso successivamente dal ministro Di Negro senza risultato; soltanto l'attuale Ministro con l'odierno decreto riesce nell'intento anche con l'accorgimento di creare un unico corso tenuto accuratamente lontano dai campanilistici ambienti di Genova e di Napoli e nella considerazione che la lunga campagna di istruzione in mare doveva essere ritenuta valida per la formazione dei nuovi quadri, quanto e meglio di un periodo trascorso in una scuola a terra.

23 agosto 1990

Partenza del 20° Gruppo Navale per la missione "Golfo Due", intesa a far rispettare l'embargo sancito dalle risoluzioni ONU contro l'Irak a seguito della sua occupazione del Kuwait. La missione terminerà il 23.8.1991.

23 agosto 1991

Consegna dei primi due biposto Harrier TAV-8B, acquistati dalla Marina Militare.

(Vds nr 8/9 – 2021)

26 agosto 1908

Il Re a Portoferraio per ispezionare la Base navale passeggeria

Imbarca a Vado Ligure sulla nave da battaglia Vittorio Emanuele (comandante, capitano di vascello Paolo Thaon di Revel) il Re accompagnato dal ministro viceammiraglio Carlo Mirabello per portarsi all'isola d'Elba a ispezionare le sistemazioni techno-logistiche della base navale passeggeria di Portoferraio, attivata per l'esercitazione in corso.

La Base navale passeggeria era una base navale di uso temporaneo, soprattutto impiegata nella concentrazione di unità mercantili e militari in vista della formazione di un convoglio destinato al trasporto di un corpo di spedizione o alla proiezione fuori area di una forza navale.

26 agosto 1956

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

27 agosto 1944

A Napoli si suicida Carlo Alberto Fecia di Cossato (M.O.V.M.)

Grande fu la sua amarezza per quanto stava succedendo all'Italia. In nome del Re, all'armistizio, aveva obbedito all'ordine di raggiungere un porto in mano agli Alleati e, al comando dell'Aliseo, non aveva esitato ad attaccare i Tedeschi, pur ripugnandogli l'idea di quel cambio di campo. Di fatto sentì crollare in pochi mesi tutti i valori nei quali aveva sempre creduto: **la Monarchia, la Patria, la Regia Marina, l'onore e la fedeltà alla parola data**. Gli ordini ricevuti erano stati una sentenza di morte del suo onore militare, un tradimento dei suoi principi. Erano stati seguiti da notti insonni a rimuginare su quel destino beffardo che lo aveva voluto salvo, mentre il suo sommergibile, con tutto l'equipaggio che aveva combattuto con lui, giaceva in fondo agli abissi dell'Oceano. Ora si trovava disperso in un'Italia a pezzi, in cui tutti i valori in cui aveva creduto sembravano ormai persi e una nuova classe dirigente si affacciava verso un futuro incerto e oscuro. Non potendo raggiungere la famiglia al Nord, si trasferì a Napoli, ospite di un amico, Ettore Filo della Torre, rifiutando gli incarichi di comando che gli venivano offerti dagli Alleati. All'avvicinarsi della fine del congedo, il 27 agosto 1944, Fecia di Cossato decise di porre fine alla sua vita a Napoli, sparandosi un colpo di pistola alla tempia. Ma prima dell'ultimo gesto, scrisse questa toccante lettera alla madre, in cui ne spiegava i motivi.

Napoli, 21 agosto 1944

Mamma carissima, quando riceverai questa mia lettera saranno successi fatti gravissimi che ti addoloreranno molto e di cui sarò il diretto responsabile. Non pensare che io abbia commesso quel che ho commesso in un momento di pazzia, senza pensare al dolore che ti procuravo. Da nove mesi ho soltanto pensato alla tristissima posizione morale in cui mi trovo, in seguito alla resa ignominiosa della Marina, resa a cui mi sono rassegnato solo perché ci è stata presentata come un ordine del Re, che ci chiedeva di fare l'enorme sacrificio del nostro onore militare per poter rimanere il baluardo della Monarchia al momento della pace. Tu conosci che cosa succede ora in Italia e capisci come siamo stati indegnamente traditi e ci troviamo ad aver commesso un gesto ignobile senza alcun risultato. Da questa triste constatazione me ne è venuta una profonda amarezza, un disgusto per chi mi circonda e, quello che più conta, un profondo disprezzo per me stesso. Da mesi, Mamma, rimugino su questi fatti e non riesco a trovare una via d'uscita, uno scopo alla vita. Da mesi penso ai miei marinai del «Tazzoli» che sono onorevolmente in fondo al mare e penso che il mio posto è più con loro che con i traditori e i ladruncoli che ci circondano. Spero, Mamma, che tu mi capirai e che, anche nell'immenso dolore che ti darà la notizia della mia fine ingloriosa, saprai sempre capire la nobiltà dei motivi che la guida. Tu credi in Dio, ma se c'è un Dio, non è possibile

che non apprezzi i miei sentimenti che sono sempre stati puri e la mia rivolta contro la bassezza dell'ora. Per questo, Mamma, credo che ci rivredremo un giorno. Abbraccia papà e le sorelle e a te, Mamma, tutto il mio affetto profondo e immutato. In questo momento mi sento molto vicino a tutti voi e sono certo che non mi condannerete.

Il 27 maggio 1949, il Presidente della Repubblica, Luigi Einaudi, conferì a Carlo Alberto Fecia di Cossato la Medaglia d'Oro al Valor Militare (MOV.M.) con questa motivazione:

“Valente e ardito comandante di sommergibile, animato, fin dall'inizio delle ostilità, da decisa volontà di successo, durante la sua quinta missione di guerra in Albania affondava quattro navi mercantili per complessive 20.516 tonnellate ed abbatteva, dopo dura lotta, un quadrimotore avversario. Raggiungeva così un totale di 100.000 tonnellate di naviglio avversario affondato, stabilendo un primato di assoluta eccezione nel campo degli affondamenti effettuati da unità subacquee. Successivamente, comandante di torpediniera, alla data dell'armistizio dava nuova prova di superbo spirito combattivo, attaccando con la sola sua unità sette navi germaniche di armamento prevalente, che affondava a cannonate dopo aspro combattimento, condotto con grande bravura ed estrema determinazione. Esempio fulgidissimo ai posteri di eccezionali virtù di comandante e di combattente e di assoluta dedizione al dovere.”

Oceano Atlantico, 5 novembre 1942 – 1° febbraio 1943

Alto Tirreno, 9 settembre 1943

29 agosto 1913

Nasce l'Ufficio Storico della Marina

È istituito presso l'Ufficio di Stato Maggiore del Ministero un Ufficio storico, al quale sono affidati gli studi di carattere storico di interesse della Marina, posto alla immediata dipendenza del Capo di Stato Maggiore della Marina e sarà diretto da un Ufficiale di riconosciute speciali attitudini, sia in servizio permanente sia della riserva navale; in questo caso l'Ufficiale direttore sarà richiamato in servizio per tutta la durata dell'incarico.

Provvedimento di alta valenza culturale, che si prefigge la conservazione e l'arricchimento del patrimonio spirituale, culturale e delle tradizioni della Forza Armata.

Ufficio ancora in essere anche se nel corso del tempo ha modificato la dipendenza organica.

30 agosto 1964

Consegna della Bandiera di Combattimento alla 49^a Sq. Motocannoni da parte del Gruppo di Schio.

1 settembre 1956

Partenza dell'Incr. Montecuccoli, al comando del CV Birindelli (M.O.V.M.), per la 1° circumnavigazione post-bellica del globo, conclusasi il 1° marzo 1957.

4 settembre 1903

Arricchito il menù agli equipaggi

È stabilita una nuova tabella viveri per il personale imbarcato. La nuova tabella presenta una maggiore varietà di composizione e di arricchimento dei menù giornalieri: il quantitativo di pasta a pranzo e a cena sia nella composizione al sugo sia unita ad altri condimenti risulta leggermente incrementata e varia fra 120 e 200 g, la carne considerata sempre nella composizione con osso a seconda del tipo di menù varia fra i 200 e i 250 g, che porta il quantitativo calorico a 2.000-2.500 cal/giorno, valore ottimale giornaliero.

Ancora non previsti nel ciclo di approvvigionamento viveri del Commissariato la frutta e il pesce che fanno però parte dell' "arricchimento mensa" con spesa in piazza.



ASSOCIAZIONE NAZIONALE
MARINAI D'ITALIA

Diario di bordo

“Una volta marinaio... marinaio per sempre”

4 settembre 1966

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

4 settembre 1977

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

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

6 settembre 1964

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

7 settembre 1866

Adottata la bandiera rossa per la movimentazione delle munizioni

Viene adottata la bandiera rossa per segnalare l'imbarco o lo sbarco di polvere o proiettili carichi, come già avviene nelle maggiori Marine, in sostituzione del pennello rosso, meno visibile, usato in precedenza. La predetta bandiera, aggiunta alla dotazione dei segnali di bordo, entra nella nomenclatura navale italiana dei segnali a bandiera, in seguito codificata e resa operante nel Codice internazionale dei segnali come bandiera corrispondente alla lettera "B".

7 settembre 1910

Istituita la Scuola di Sanità militare marittima

È istituita a Napoli la Scuola di Sanità militare marittima con annesso l'Ufficio tecnico.

I programmi didattici e l'ordinamento saranno successivamente stabiliti (11 settembre e 6 novembre).

7 settembre 1991

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

7 settembre 1996

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

8 settembre 1957

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

9 settembre 2002

Giornata della memoria dei marinai scomparsi in mare

Con la legge 31 luglio 2002, n. 186 e successive modifiche (legge 14 novembre 2012, n. 204), è stata istituita la "Giornata della memoria dei marinai scomparsi in mare".

(Vds nr 8/9 - 2021)

13 settembre 1964

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

15 settembre 1987

Partenza del 18° Gruppo Navale per la missione di salvaguardia del traffico marittimo internazionale nell'area del Golfo Persico.

L'Operazione Golfo 1 è stata una missione internazionale, svolta dalla Marina Militare Italiana a seguito del conflitto Iran-Iraq tra il settembre 1987 e la fine del 1988 insieme ad altre Marine occidentali a protezione traffico marittimo mercantile.

Le prime navi sono partite dal Porto di Taranto il 15 settembre 1987, iniziando a operare in zona dal 3 ottobre.

18 settembre 1941

Forzamento del Porto di Gibilterra a opera dei mezzi d'assalto. L'operazione, condotta con l'impiego di 3 "Maiali", si conclude con l'affondamento di due navi cisterna e di una motonave per oltre 20.000 tsl.

21 settembre 1969

Consegna della Bandiera di Combattimento al Smg. *Mocenigo* da parte del Gruppo di Monfalcone.

21 settembre 1996

Consegna della Bandiera di Combattimento al Smg. *Longobardo* da parte del Gruppo di Monfalcone.

22 settembre 1999

La nave d'assalto anfibio *San Giusto*, al comando del capitano di vascello Vincenzo De Luca, parte per il sud-est asiatico per partecipare alla missione internazionale ONU denominata Interfet (International Force East Timor).

22 settembre 1968

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Ontano* da parte del Gruppo di Palazzolo sull'Oglio.

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

22 settembre 2011

Consegna della Bandiera di Combattimento a Nave *Duilio* da parte della Città di Roma e dei Gruppi del Lazio.

25 settembre 1993

Consegna della Bandiera di Combattimento a Maricentadd Taranto da parte del Gruppo di Taranto.

27 settembre 1982

Il Battaglione "San Marco" viene schierato a Beirut nell'ambito della Missione del Contingente italiano di pace nell'operazione denominata "Libano Due".

27 settembre 1964

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

28 settembre 1969

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

29 settembre 1963

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

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

30 settembre 1920

Re Vittorio Emanuele III attribuisce all'Aviazione Marittima la denominazione di "Forza Aerea della Regia Marina", concedendole l'uso della Bandiera di guerra.

30 settembre 1956

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

30 settembre 1989

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



Manifestazioni e Cerimonie pag. 32

Attività dei Gruppi pag. 50

Avvenimenti pag. 54



18 agosto.

In onore del patrono San Vito martire, il Gruppo di Mazara del Vallo ha aperto la parata con il Tricolore e, sulle note dell'Inno della Marina ha reso omaggio alle Autorità civili e religiose presenti sul palco. Con la tradizionale cerimonia della consegna delle chiavi della città di Mazara, dal Sindaco al Vescovo, e la posa delle chiavi nella statua del Santo, la manifestazione è poi proseguita con la rappresentazione storica dell'atto di omaggio del Gran Conte Ruggero al simulacro di San Vito trionfante.





AVELLINO

Commemorazione del Sottocapo Antonio Giovino

23 maggio. In collaborazione con il Comune di Taurasi (AV), il Gruppo ha organizzato la cerimonia in ricordo del 79° anniversario della scomparsa del sottocapo motorista navale Antonio Giovino nell'affondamento del Regio sommergibile *Leonardo Da Vinci*, il 23 maggio 1943 nelle acque dell'Oceano Atlantico. Nativo di Taurasi, decorato di Medaglia di Bronzo al Valor Militare alla memoria. Sono intervenuti i Gruppi ANMI di **Montemiletto**, **Benevento** e **Santa Maria di Castellabate**, una rappresentanza della **Componente Nazionale Sommergebilisti**, il consigliere nazionale per la Campania Matteo Prota, la rappresentanza dell'Associazione Finanziari di Avellino, del Comando Logistico della Marina Militare Napoli, delle Capitanerie di porto - G.C. di Salerno e Castellammare di Stabia, del 232° Rgt. Trasmissioni (E.I.) Avellino. Inoltre erano presenti la sezione CRI di Taurasi, diversi familiari del decorato, una folta rappresentanza dell'Istituto "L. Prisco" accompagnata dalla prof.ssa Teresa Carfagna, che ha organizzato l'esecuzione dell'Inno nazionale diretto dal prof. Antonio Buono.



BISCEGLIE

Consegna della Bandiera Nazionale

10 maggio. Il Gruppo ha donato all'Istituto didattico "Don Pasquale Uva", di Bisceglie, una nuova bandiera nazionale. La cerimonia, organizzata nel piazzale interno della scuola, imbandierato a cura dei Soci, è culminata con il passaggio della bandiera tra il presidente del nostro Gruppo, Pasquale Brescia, e la dirigente scolastica Valentina De Gennaro. In precedenza era avvenuta la benedizione del tricolore presso la chiesa di San Silvestro; successivamente alla consegna è seguita l'alzabandiera, con gli onori al fischio e il sottofondo musicale dell'Inno d'Italia cantato dagli studenti. Presenti Autorità civili e militari.



BOLOGNA

Dedicato all'Amerigo Vespucci

6 maggio. Presso il Palazzo dell'Archiginnasio di Bologna, con il patrocinio del Consolato onorario della Repubblica Slovacca, è avvenuta la presentazione del volume "Nave Vespucci - Il mistero del tempo" di Enrico Gurioli. L'autore ha raccontato la sua esperienza di navigazione in Mediterraneo, imbarcato in qualità di giornalista, seguito dagli interventi del Comandante della nave scuola, capitano di vascello Massimiliano Siragusa, e dell'ammiraglio di divisione Flavio Biaggi, Comandante dell'Accademia Navale di Livorno. Questi ultimi hanno ricevuto una targa d'argento a memoria dell'evento. La manifestazione si è chiusa con la lettura della preghiera del Marinaio.



CALABRIA

Giornata Mondiale dell'Ambiente

1 giugno. Il presidente del Gruppo di **Trebisacce**, Fabio Mazzotta, il vicepresidente del Gruppo di **Castrovillari**, Giovanni Benincasa, e il consigliere nazionale per la Calabria Pasquale Colucci, hanno preso parte alla Giornata Mondiale dell'Ambiente che si è svolta nel Comune di Albidona (CS). La cerimonia, molto partecipata, era presieduta dal Sindaco, dalla Presidente della Provincia di Cosenza e dal Dirigente scolastico della Scuola primaria, accompagnato dai suoi insegnanti e dagli alunni.



CARATE BRIANZA

Premiazione dei Vincitori del Concorso "Enrico Riva"

15 maggio. Nel salone di villa "Cusani Confalonieri" di Carate Brianza (MB), si è svolta la premiazione degli studenti vincitori del XIII concorso culturale "Enrico Riva", concittadino motorista navale del sommergibile *Scirè* affondato nel 1942. Organizzato dal Gruppo ANMI, riservato agli alunni delle classi seconde delle scuole secondarie 1° e 2° grado di Carate Brianza e paesi limitrofi, il concorso aveva come traccia "Le storie dei marinai sono di una semplicità assoluta, e il loro significato può stare tutto intero nel guscio di una noce (Joseph Conrad): racconta la tua storia sul mare con la forma o con il linguaggio che ritieni più opportuno". Con il presidente Augusto Nobili e numerosi Soci, erano presenti il consigliere nazionale Antonio Trotta, il delegato regionale Fabio Fabiani e varie Autorità. In questa edizione, oltre alla targa ricordo e la visita che si farà (appena possibile) su una nave della Marina Militare, il concorso è stato arricchito dall'attestato di benemerenza consegnato agli studenti, firmato dal Presidente Nazionale, e molto apprezzato da tutti. Un premio speciale, con targa e attestato, è stato concesso anche alla scuola "Gian Domenico Romagnosi" per aver partecipato al concorso fin dalla sua prima edizione.



CIVITA CASTELLANA

20° Anniversario di Fondazione

15 maggio. Alla presenza del Presidente Nazionale, ammiraglio di squadra (r) Pierluigi Rosati, del sindaco Luca Giampieri, del presidente del Gruppo Bernardo Tortora, delle Autorità militari locali, delle delegazioni e dei vessilli dei Gruppi ANMI, delle Associazioni di volontariato e del gonfalone di Civita Castellana, si è assistito alla celebrazione del 20° anniversario di fondazione del Gruppo. L'evento prevedeva la cerimonia dell'alzabandiera e la deposizione di una corona d'alloro al monumento ai Caduti del Mare; durante le allocuzioni, il presidente Tortora ha ricordato anche la figura di Alberto Zilli (da cui prende il nome il Gruppo), un giovane audace, imbarcato sul



sommergibile *Andrea Provana* che, il 17 giugno 1940, affondò con tutti gli uomini al largo di Orano nel Mediterraneo occidentale.



Componente Nazionale Sommergebilisti (CNS) Cerimonie

6 marzo. Presso l'aula magna "Fasan" della Scuola Sottufficiali di Taranto, una rappresentanza della CNS ha partecipato, a un anno dalla sua scomparsa, alla commemorazione del compianto ammiraglio di squadra (c) Giuseppe Arena, già decano dei Sommergebilisti e Comandante dell'Istituto nel triennio 1978-1981. L'evento si è svolto alla presenza del Comandante della Scuola, contrammiraglio Andrea Petroni, e del Presidente della CNS, ammiraglio di squadra (r) Giovanni Gumiero.



29 maggio. Soci della CNS hanno preso parte alla cerimonia in ricordo dei Caduti del Mare organizzata a **Lissone** (MB) dal locale Gruppo ANMI.



CODIGORO**60° Anniversario di Fondazione**

15 maggio. La manifestazione si è tenuta nell'antica Torre di Guardia del porto di Volano, raggiunta navigando dal porto fluviale, con la partecipazione del consigliere nazionale Angelo Mainardi, del delegato regionale Giovanni Rizzo, del tenente di vascello (CP) Federica Forte, Comandante la locale Capitaneria di porto-G.C., e della sindaca di Codigoro Alice Zanardi. Presenti le rappresentanze dei Gruppi di **Ferrara** e di **Goro-Gorino**. Dopo i saluti e il discorso del presidente Flavio Marchesini, che ha anche ringraziato il presidente uscente Alberto Bottoni, si è tenuta una videoproiezione sui momenti più importanti della storia del Gruppo dal 1962. Nella Torre era stata allestita anche una mostra fotografica e al Circolo Nautico, dove poi tutti si sono recati per il sobrio pranzo sociale, una mostra di modelli navali, tra cui una pregiata riproduzione dell'*Amerigo Vespucci* del Socio Sauro Beltrami.

**COMO e LECCO****Celebrato il Centenario dei due Gruppi: visita del Presidente Nazionale.****Riunione dei Presidenti della Delegazione Lombardia Nord Ovest**

7-8 maggio. Presenti a Como Autorità civili e militari, il Presidente Nazionale ammiraglio di squadra (r) Pierluigi Rosati, l'ammiraglio di squadra (r) Giorgio Lazio, rappresentanze del Comando Subacqueo Incursori, Marina Nord, DUTNAV e STTEL Milano, Guardia di Finanza di Mare; il Centro Mobile Informativo della Marina Militare, una motovedetta della Guardia di Finanza e un'imbarcazione della C.R.I.; Soci della **Delegazione Lombardia Nord Ovest** costituita da **quattordici Gruppi**, Soci di **Genova e Rho**, gemellati con il Gruppo di Como. Dopo il lancio di fiori dal battello nello specchio d'acqua di fronte al monumento ai Caduti del Mare, sono stati resi gli onori e letta la preghiera del Marinaio.

Durante la cerimonia il Presidente Nazionale ha letto il messaggio inviato dal Sottosegretario alla Difesa senatore Pucciarelli e, durante il sobrio pranzo conviviale, ha consegnato l'attestato per il titolo di Socia benemerita a Rita Ajmone-Cat, sorella di Giovanni Ajmone, primo italiano a raggiungere l'Antartide con un'imbarcazione a vela (donata in seguito alla Marina Militare e tuttora in Arsenale a La Spezia). Il Presidente Nazionale ha inoltre fatto visita, presso la sua abitazione, al presidente onorario del Gruppo di Como Fabio Masciadri, classe 1926, ferito in guerra, membro del battaglione "Barbarigo". Durante la cerimonia dell'alzabandiera, l'Inno Nazionale è stato intonato dalla Socia (classe 2008) di Como e cantante Rebecca Salsini, ragazza ipovedente.



Prima del lancio di fiori in acqua



I Presidenti dei Gruppi della Delegazione con l'amm. Rosati



Rebecca Salsini intona l'Inno d'Italia



Rita Ajmone-Cat riceve la tessera di Socia benemerita



Presso la sede del Gruppo di Lecco



In visita nella sede del Gruppo di Lecco, il Presidente Nazionale consegna al presidente Milani attestato (foto in basso a sinistra) e medaglia d'oro celebrativa del centenario (presente la vicesindaca Simona Piazza), e, in un secondo momento, riceve in dono il crest del Gruppo (foto qui in alto)

FIRENZE**Memorial Day**

30 maggio. Il Gruppo ha partecipato alla cerimonia del *Memorial Day* presso il cimitero militare americano dei Falciani, presenti l'ambasciatore degli Stati Uniti presso la Santa Sede, Joseph S. Donnelly, la console generale Ragini Gupta e il Comandante della *task force* per l'Europa meridionale e Africa e Vice Comandante Generale dell'Esercito statunitense in Europa e Africa, generale di divisione Andrew M. Rohling. L'area in cui si estende il cimitero, dove sono sepolti 4398 uomini, è stata liberata dalla 6° Divisione corazzata sudafricana della Quinta Armata statunitense il 3 agosto 1944; è attraversata dal fiume Greve e circondata da colline boschive. Il Governo italiano ha garantito il suo usufrutto gratuito perpetuo come area di sepoltura permanente senza alcuna forma di tassazione.

**LATINA, REGGIO CALABRIA e Componente Nazionale Sommergibilisti (CNS)****I Decorati del Sommergibile Scirè**

10 maggio. Nell'ambito della rassegna organizzata dalla Federazione Provinciale di Latina dell'Istituto Nastro Azzurro per celebrare il 75° anniversario della propria istituzione e l'avvio delle celebrazioni per il cen-



tenario della nascita dell'Istituto Nastro Azzurro Nazionale (1923-2023), in collaborazione con la CNS e il Gruppo di Reggio Calabria, il Gruppo di Latina, relatore il consigliere di Reggio Calabria e Socio della CNS Domenico Bova, ha tenuto la conferenza "I Decorati del Sommergibile Scirè". Faceva parte dell'equipaggio anche il Sgt. Rt. Romolo Lodati, Medaglia di Bronzo al Valor Militare alla memoria, dal quale il Gruppo di Latina prende il nome. All'evento, moderato dal vicepresidente Massimo Porcelli, era presente un pubblico attento e interessato unitamente alla gradita partecipazione del Presidente della CNS.



LESINA
Piazzetta Marinai d'Italia e Nuova Sede

13 maggio. Con la partecipazione del Presidente Nazionale, ammiraglio di squadra (r) Pierluigi Rosati, si è tenuta la cerimonia d'intitolazione "piazzetta Marinai d'Italia" e l'inaugurazione della nuova sede del Gruppo; presenti il consigliere nazionale e Vice Presidente Nazionale ammiraglio di squadra (r) Michele De Pinto, accompagnato dal delegato regionale per la Puglia Settentrionale e Basilicata Gesumino Laghezza. Il commissario straordinario del Gruppo, dott. Alfonso Marino, ha ricevuto i Gruppi ANMI di **Andria, Bisceglie, Giovinazzo, Manfredonia, Matera, Molfetta, Monopoli, Termoli, Trani e Vieste**. La più alta autorità militare è stata rappresentata dal contrammiraglio Vincenzo Leone, Direttore Marittimo della Puglia e Basilicata ionica e Comandante del Porto di Bari.

La cerimonia ha avuto inizio con la deposizione della corona ai Caduti da parte del sindaco di Lesina Primiano Di Mauro, accompagnato da una rappresentanza di Sindaci vicini, dal Presidente del Parco Nazionale del Gargano, oltre a numerose scolaresche e Autorità militari, civili e religiose, sulle note della Fanfara Dipartimentale Marina Militare di Taranto (diretta dal maresciallo 1° luogotenente Michele Di Sabato). Numerosissimi i cittadini presenti. Lo schieramento si è quindi spostato sul lungolago di Lesina, accompagnato da gonfaloni e vessilli. Alla scoprimento delle targhe della "Piazzetta Marinai d'Italia" e della nuova sede del Gruppo, vi è stato il sorvolo di un idrovolante che ha lasciato sulle sponde del lago una corona, poi benedetta dal parroco don Luca e che, da bordo di due catamarani, è stata deposta nelle acque in memoria dei Marinai caduti. Madrina della cerimonia è stata la signora Mariagrazia Ciccomascolo, vedova dell'attivissimo Socio fondatore Alfredo Coccia, recentemente scomparso. Il Socio Alfonso Izzo, maestro gelatiere, ha preparato per l'occasione il gelato "gusto ANMI". A chiusura, nel tardo pomeriggio, la Fanfara della Marina ha tenuto un concerto di musiche militari sul palco della piazza cittadina.



MATERA
Sulla Tomba del Milite Ignoto

5 maggio. Il Presidente della Provincia di Matera, il Presidente dell'ANCI Basilicata, il Sindaco di Matera unitamente ai Sindaci di altri Comuni della Provincia, una rappresentanza del Gruppo ANMI di Matera e di altre Associazioni combattentistiche e d'arma, hanno defilato da piazza Santi Apostoli in Roma verso l'Altare della Patria per rendere omaggio, con la deposizione di una corona d'alloro, al "Fante senza nome" e alle vittime di tutte le guerre. L'evento ha visto anche la presenza del nostro Presidente Nazionale; per il Gruppo, il presidente Filippo D'Elia, il presidente emerito Eustachio Andrisani e il segretario-consigliere Orazio Licciardello.



MESTRE
60° di Fondazione

25 settembre-10 ottobre 2021. In collaborazione con il Distretto Museale M9, il Gruppo ha organizzato l'evento "60/160/1600": 60 anni di fondazione del Gruppo, 160 della Marina Militare e 1600 di Venezia; la Scuola Navale Militare "Morosini" e il Centro Studi Storici di Mestre sono stati coinvolti nel percorso organizzativo; a storici di chiara fama, come i professori Federico Moro, Michela del Borgo e Giorgio Borin, sono state affidate le conferenze sui 1600 anni di Venezia. Il presidente nazionale, l'ammiraglio di squadra (r) Pierluigi Rosati, insieme all'assessore comunale Paola Mar, ha inaugurato la manifestazione.

Ispirandosi alla data del 10 giugno, il Gruppo di Mestre ha sviluppato i 160 anni della Marina trovando i discendenti dei protagonisti dell'impresa di Premuda; alcuni di loro hanno partecipato con l'apporto di documenti originali e inediti.

È stata organizzata una serata presso la Scuola Grande di San Rocco, con la partecipazione di Paolo Thaon di Revel discendente del Grande Ammiraglio, dell'amm. Romano Sauro, nipote dell'eroe Nazario, il "Morosini", l'Istituto nautico "Sebastiano Venier" e l'Istituto alberghiero "Barbarigo": è stato così raggiunto l'obiettivo di riunire, in un luogo storicamente unico, tre importanti Istituti scolastici veneziani e i discendenti di chi ha scritto la storia. L'interazione Autorità- studenti ha rappresentato il punto più alto. Nella stessa sede, la conferenza sui 450 anni della battaglia di Lepanto.

Al Museo M9 è stata allestita una mostra di modelli navali. In collaborazione con l'associazione culturale "Betasom" sono stati approntati due simulatori di navigazione del sommergibile U-212 e la plancia comando del sommergibile Toti. Una conferenza sul mondo subacqueo è stata tenuta dal presidente del Gruppo, contramm. (r) Guastadisegni; due conferenze sull'Impresa di Premuda, dal punto di vista del MAS 15 condotta dalle sorelle Alessandra e Amanda Bertini Gori, del MAS 21 da Giuseppe Grillo Aonzo.

REGGIO CALABRIA
Il Mare di Ulisse

18 maggio. Con il patrocinio morale del Comune, presso l'arena dello Stretto, luogo simbolo della storia magno-greca di Reggio, il Gruppo ha organizzato e coordinato l'evento artistico culturale "Il Mare di Ulisse-Sea Schools Show", per la regia di Antonio Calabrò, realizzato con tre Istituti superiori statali: l'ITT "Panella-Vallauri", l'ITE "Pirra-Ferraris-Da Empoli" e il Liceo delle Scienze umane "Tommaso Gulli. Presente l'assessore alle politiche giovanili Giugli Palmenta, il capitano di fregata Sergio Mingrone in rappresentanza del Direttore Marittimo della Capitaneria di Porto-G.C., il direttore dell'Accademia di Belle arti Piero Sacchetti, il rappresentante della consulta studentesca Danilo Avila, nonché i dirigenti dei tre istituti scolastici. Per rinnovare il rapporto dei giovani reggini con le tradizioni marinare, l'ANMI ha fatto leva sulla letteratura classica, in particolare sull'epica dell'Odissea. Ci si è rifatti quindi alla teoria dello storico Wolf che, simulando il viaggio di Ulisse in navigazione a vela, giunge alla conclusione che molti degli episodi descritti da Omero siano ambientati nello stretto braccio di mare tra Sicilia e Calabria. Con i Marinai, la scuola in scena ha improntato brani musicali, danze, moda e testi inerenti alla tradizione classica greca, al mare e all'arte teatrale, con l'intenzione di fare divertire e di contribuire a dare risalto alla vocazione culturale, artistica e turistica reggina. Gli Istituti superiori, forti delle eccellenze dei Corsi a indirizzo musicale e della moda, ma anche le Forze Armate e le Forze dell'Ordine che hanno mostrato i loro talenti a costruire competenze attraverso esperienze didattiche e prove di cooperazione e condivisione di valori intramontabili.





SARONNO

Inaugurazione della Sede

15 maggio.

Il direttore del Gruppo con il delegato regionale Lombardia Nord Ovest Giovanni Serritiello, autore del biglietto augurale (vedi le foto).



SCIACCA

Educazione Civica nelle Scuole

1 giugno. Si è concluso il ciclo di Educazione civica (identità nazionale) rivolto agli alunni della scuola primaria. La cerimonia si è svolta presso il plesso Catusi del 1° Circolo didattico "Giovanni XXIII" di Sciacca, diretto dalla dirigente prof.ssa Anna Maria Conti. Hanno preso parte le locali Associazioni d'arma coordinate dal presidente emerito ANMI Vito Sclafani, i Marinai guidati dal presidente del Gruppo Accursio Piazza. Le Associazioni hanno sfilato a ritmo della propria marcia, gli alunni hanno accompagnato l'alzabandiera intonando l'Inno Nazionale.



SICILIA

Viaggio del Presidente Nazionale: Palermo - Augusta

27 aprile-1 maggio. Il Presidente Nazionale, ammiraglio di squadra (r) Pierluigi Rosati, è giunto a Palermo la sera del 27 aprile, il mattino dopo accompagnato dal Direttore Marittimo di Palermo, capitano di vascello (CP) Raffaele Macauda, dal consigliere nazionale Giuseppe Zaccaria, dal delegato regionale per la Sicilia Occ. contramm. (r) Santo Giacomo Legrottaglie e dal Presidente del Gruppo di Palermo, si è recato in visita al Comandante del Presidio Militare Sicilia, generale di divisione (E.I.) Maurizio Angelo Scardino, e al Comune di Palermo. Al termine, alla presenza dei Presidenti ANMI della Sicilia Occidentale con i loro vessilli e una rappresentanza della Capitaneria di porto-G.C., è stata deposta una corona al monumento ai Caduti, facendo scandire i fischi degli otto alla banda dal Socio di Carini Francesco Nania (già nostromo di nave Vespucci) e dalla successiva intonazione del Silenzio con la tromba dal Socio dello stesso Gruppo Giuseppe Vitali (maestro di musica). Subito dopo, il Presidente Nazionale, il CN e il DR si sono recati in visita alla Capitaneria di Porto e alla sede del Gruppo di Palermo e, infine, al Circolo Unificato dell'Esercito, dove si è svolto l'incontro con i Presidenti dei Gruppi della Sicilia Occidentale. Prima della riunione è stato cantato l'Inno Nazionale, subito dopo il CN ha ringraziato il Presidente Nazionale per la visita in Sicilia, rimarcando l'apprezzamento e l'importanza delle sue iniziative di vicinanza ai Soci e ha invitato i Presidenti a presentarsi e a rappresentare le problematiche del proprio Gruppo. L'ammiraglio Rosati ha evidenziato gli ottimi rapporti con la Marina Militare, l'importanza del valore dei Soci, la necessità di dare più visibilità all'Associazione, invitando i Gruppi a essere vicini a chi ha bisogno, svolgendo attività di volontariato. Dopo il pranzo sociale e il taglio della torta, il Presidente Nazionale e il Consigliere Nazionale si sono recati ad Augusta, dove sono giunti la sera accolti dal delegato regionale per la Sicilia Or. contramm. (r) Enzo Tedone. Il giorno 29, il Presidente Nazionale, accompagnato dal CN e dal DR, dopo aver fatto visita al CMM Sicilia contrammiraglio Andrea Cottini e al Sindaco di Augusta, ha raggiunto il monumento ai Caduti dove, alla presenza dei Presidenti dei Gruppi Sicilia Orientale e a una rappresentanza della Marina, sono stati resi gli onori ai Caduti con la deposizione di una corona d'alloro e il suono del Silenzio. Presso il Circolo Ufficiali di Marisicilia, si è quindi svolto l'incontro con i Presidenti dei Gruppi della Sicilia Orientale. Prima della riunione, il CN ha ringraziato il Presidente Nazionale per la visita, invitando i Presidenti a presentarsi e a riferire eventuali problematiche, che in sintesi hanno riguardato la mancanza di sedi a tre Gruppi e la necessità di ridurre i canoni per l'uso delle sedi. L'ammiraglio Rosati ha ricordato la vicinanza della Presidenza Nazionale per contribuire alla soluzione dei problemi. Il giorno 30 aprile il Presidente Nazionale e il Consigliere Nazionale si sono recati a Marzamemi per l'inaugurazione del monumento ai Caduti realizzato dal Gruppo di Pachino-Porto Palo (vedi Diario di Luglio a pag. 36).



SONDRIO

Marinai di Montagna

1 giugno. Gruppo e Amministrazione comunale hanno organizzato l'evento "Marinai di Montagna" per ricordare le gesta eroiche dei concittadini, montanari arruolati in Marina, Emilio Bianchi (cl. 1912, scomparso a 103 anni) e Andrea Gianoli (cl. 1923, scomparso a 93 anni). A Bianchi fu conferita la Medaglia d'Oro al V. M. per l'impresa di Alessandria d'Egitto; al Socio di Sondrio Gianoli la Medaglia d'Argento al V.M. per l'impresa di Gibilterra. Presenti Autorità civili, militari, il delegato regionale Lombardia Nord Ovest Giovanni Serritiello e parenti dei due Marinai. La cerimonia (corteo per le vie cittadine, deposizione di una corona d'alloro al monumento ai Marinai) è terminata con la presentazione dei libri che Gianni Bianchi ha loro dedicato: un inedito a Gianoli; a Bianchi la riscrittura del diario.



TERMOLI

In Memoria del Comandante Mario Milano

30 aprile. Per l'80° anniversario dell'assegnazione della Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria al capitano di corvetta Mario Milano, perito nell'affondamento del cacciatorpediniere Fulmine dopo aver messo in salvo l'intero equipaggio (9 novembre 1941), il nostro Gruppo "M.O.V.M. CC Mario Milano" ha organizzato un evento a ricordo dell'illustre concittadino nella città che gli ha intitolato una delle sue vie principali. È stato presentato il libro di Gianni Bianchi dedicato alla Medaglia d'Oro, la vita e la carriera militare. Oltre al presidente del Gruppo Giuseppe Daniele, che ha diretto la manifestazione in collaborazione con il vicepresidente Campese, era presente il segretario Rocco Cappella, il fotografo del Gruppo Raffaele Bassani, il consigliere Nicola Sciarretta; il nipote Fausto Milano in rappresentanza della famiglia; il consigliere nazionale Vincenzo De Fanis, il delegato regionale Abruzzo e Molise Giuseppe Sacco, rappresentanze dei Gruppi di Pescara, Montesilvano, Lanciano, Vasto e Lesina. Hanno inoltre partecipato Autorità civili, militari e rappresentanze di varie Associazioni d'arma e di volontariato. La commemorazione è quindi proseguita nella chiesa di Sant'Antonio con la celebrazione della Santa Messa e con un corteo che ha raggiunto Corso Mario Milano fino alla targa di marmo che lo ricorda, dove è stata deposta una corona d'alloro.



UMBRIA e VIAREGGIO**24 maggio 1944-2022.****In Memoria dell'Ammiraglio Inigo Campioni M.O.V.M.**

Delegazione Umbria. Presso il cimitero monumentale di Assisi, si è svolta la cerimonia di deposizione di una corona d'alloro sulla tomba dell'ammiraglio di squadra Inigo Campioni, Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria. Con il nostro Presidente Nazionale, ha partecipato la Sindaca della città, il Comandante Militare per l'Umbria colonnello Vincenzo Nazzaro, il consigliere nazionale Paolo Bruognolo, il delegato regionale Sandro Galli, il tenentario dell'ultimo alloggio dell'amm. Campioni, professor Massimo Zubboli, il Comandante della Tenenza della Guardia di Finanza, il rappresentante dell'Aeronautica generale Francesco Tofi, il sacerdote che ha benedetto la tomba, padre Alfio Nucci, rappresentanze degli Alpini, Bersaglieri, Guardia di Finanza e Carabinieri. Il Comando Militare ha fornito il trombettiere, caporal maggiore Salvatore Lorenzo Ezio. Nel pomeriggio, l'ammiraglio Rosati ha incontrato i quattro presidenti dei Gruppi umbri: Paolo Narcisi (**Spoletto**), Renzo Boschi (**Todi**), Pietro Principale (**Perugia**), e il Socio Giovanni Cantisani in rappresentanza del presidente di **San Giustino**, Francesco Gennaioli.



Viareggio. Nel 78° anniversario della morte della M.O.V.M. Inigo Campioni (Viareggio, 14 novembre 1878 - Parma, 24 maggio 1944), il Gruppo ha organizzato una cerimonia di commemorazione. Presenti il capitano di fregata Alessandro Russo, Comandante la locale Capitaneria di porto-Guardia Costiera, il Vicesindaco del Comune viareggino e l'ammiraglio di divisione Flavio Biaggi Comandante l'Accademia Navale di Livorno; tra gli



invitati, l'ammiraglio Marco Brusco, già Ispettore Capo delle Capitaneerie di Porto. Ha benedetto la corona padre Elzeario dell'ordine dei frati minori e vicario della parrocchia di S. Antonio. Presenti i Gruppi di **Carara, Massa, Fivizzano, Seravezza e Pescia.**

VENETO ORIENTALE e FERRARA**Scuola Navale Militare "F. Morosini" - Venezia**

7 maggio. Nella grande piazza San Marco di Venezia, si è svolta una manifestazione per il 60° anniversario della nascita della Scuola Navale Militare "Francesco Morosini" al grido rimbombante del giuramento alla Repubblica degli allievi del 1°, 2° e 3° anno.

La marea di pubblico veneziano e turistico, attento e incuriosito, faceva da contorno alla moltitudine di divise delle varie Associazioni intervenute. Il cacciatorpediniere lanciamissili *Durand de La Penne*, alle boe nel bacino di San Marco, salutava, con salve di cannone, l'arrivo del Presidente della Repubblica.

La delegazione ANMI del Veneto Orientale con il suo consigliere nazionale Roberto Spolaor, era presente con i vessilli dei vari Gruppi e Sezioni accompagnati dai Presidenti e dagli Alfieri: **Caorle, Jesolo, Treviso, Conegliano, Cavarzere, San Donà di Piave** con **Sez. di Meolo e Roncade, Casale sul Sile, Mogliano Veneto, Castelfranco Veneto, Chioggia, Mira, Treporti, Vittorio Veneto, Venezia** e ospite il Gruppo di **Ferrara.**

I Marinai hanno poi avuto l'onore di chiudere la cerimonia tra gli applausi e i saluti, marciando alla cadenza della Banda della Marina davanti alla tribuna delle Autorità, tra cui il Presidente Mattarella, il Ministro della Difesa Lorenzo Guerini, il Presidente della Regione Veneto Luca Zaia, il Sindaco Luigi Brugnaro, il CSMD, ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone, e il CSMM ammiraglio di squadra Enrico Credendino.

**Festa della Repubblica Italiana****2 giugno 2022****PERTH AUSTRALIA**

Vittorio Petriconi, incaricato della ricostituzione del Gruppo, ha partecipato alla Santa Messa officiata in occasione della festività (la data di formalizzazione di ricostituzione del Gruppo auspabilmente entro il prossimo autunno).

**ANCONA e Sezione di JESI****ANDRANO****BARI e NOICATTARO****BERNALDA**



BOLOGNA



CATANIA



CIAMPINO



COSENZA



BRONI STRADELLA



CATTOLICA



CIVITAVECCHIA



CROTONE



CARATE BRIANZA



CAVARZERE

Cerimonia ad Adria (RO).



CHIOGGIA



CONEGLIANO



DESENZANO DEL GARDA



FERRARA



FIRENZE



FRANCAVILLA FONTANA



GENOVA



GIOVINAZZO



GIULIANOVA



IDRO VALLESABBIA

Al cippo che ricorda un illustre marinaio della terra valsabbina, l'ammiraglio di divisione Mario Tonni.



JESOLO



LECCE



LEONE DI S. MARCO - Sezione Campania

Cerimonia a Battipaglia (SA).



LODI

Al termine della cerimonia è stato benedetto il labaro del Nastro Azzurro dal Vescovo di Lodi. Madrina la Socia onoraria Elena Cappelletto, nipote della M.O.V.M. Antonio Milani. Il nuovo labaro, dal 2004 custodito e gestito dal Gruppo, è stato rifatto grazie al contributo economico della Provincia di Lodi e dei Comuni di Montanaso Lombardo e di Secugnago.



MATERA e Sezione di POTENZA



MESTRE



MONTEVARCHI



MONZA

Per la prima volta una rappresentanza della Marina Militare ha partecipato alla celebrazione tenuta a Monza.



NAPOLI



PARMA



PESCIA e Sezione di PISTOIA



PINETO



PISA



RAPALLO



SAN BENEDETTO DEL TRONTO



S. MARIA DI CASTELLABATE



SIDERNO



TAVIANO

Una copia della Costituzione Italiana è stata consegnata ai neo diciottenni, tra cui il Socio Gabriele Erriquez.



TERLIZZI



TERMOLI



TERRACINA



TREPORTI



VALLE SERIANA - ALZANO LOMBARDO

Cerimonia a Nembro (BG).



VASTO



VENARIA REALE



VIAREGGIO



VICENZA



Hanno inoltre partecipato alle cerimonie per la Festa della Repubblica, mettendone a conoscenza la redazione, i Gruppi di **Anzio-Nettuno, Carini, Gemona del Friuli, Mottola, Oleggio, Pescara e Porto Empedocle.**

TERRACINA

Per i Giovani e con i Giovani: Amiamo la Città

27-28 maggio. In collaborazione con l'associazione culturale "I Colori della Vita" (presidente Armando Sodano, Socio ANMI, docente di artistica e pittore affermato) e la casa editrice "Gli Angeli", il Gruppo ha organizzato la quarta edizione dell'estemporanea di disegno e pittura nell'ambito della Festa delle Arti. Gli oltre duecento studenti delle scuole medie inferiori e delle classi quinte delle elementari si sono potuti esprimere liberamente fino a creare un elaborato raffigurante un qualsiasi elemento del centro storico: colonne, capitelli, archi, statue e spaccati di un paesaggio artistico-culturale di tutto pregio.

Duecentoventi sono stati gli elaborati presentati e, a consegnare i premi al 1° e 2° classificato, scelti da una giuria italo-francese, sono stati rispettivamente il primo luogotenente (CP) Eugenio Ferrara, dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Terracina, e Carlo Cicerano, presidente del locale Gruppo.





ANZIO-NETTUNO

19 maggio. La città di Anzio per la pace: le Scuole, il Consiglio comunale e le Associazioni combattentistiche e d'arma insieme per la cerimonia dell'alzabandiera con la Brigata Informazioni Tattiche dell'Esercito e l'esibizione della Banda musicale del Comando Artiglieria Contraerei di Sabaudia. Presenti il Sindaco e il generale di brigata Maurizio Fronda.

Il **28 maggio** a Nettuno si è svolto il *Memorial Day* presso il cimitero americano e il 4° Raduno Interforze dell'Associazione Veterani "Italcon" Libano1 e Libano 2, a 40 anni da Beirut. Una rappresentanza del Gruppo ha partecipato a tutte le cerimonie.

AVELLINO

8 maggio. Al Santuario del SS Salvatore nel Comune di Montella (AV).



BARI

27 marzo. Il corrispondente di guerra e giornalista RAI Leonardo Zellino ha effettuato una visita informale presso la sede del Gruppo, apprezzando cordialità e disponibilità dei Soci.

1 aprile. Presso l'Interporto di Bari, a cura dell'*International Propeller Club Port of Bari*, presenti il Comandante Generale delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera, ammiraglio ispettore capo Nicola Carlone, e il presidente del Gruppo ANMI Luigi Laricchia, il presidente emerito Pasquale B. Trizio ha presentato il suo volume storico "Il Grande Porto di Bari"; e ancora il **22 maggio** presso il bastione S. Antonio, in occasione della presentazione della regata velica internazionale.

15 maggio. Il Gruppo ha onorato l'ingresso di San Nicola nel porto di Bari (l'infrastruttura è dedicata al Santo) con una grande partecipazione di Soci.



20 maggio. Presso la stazione navale della Guardia di Finanza, il Gruppo rappresentato dal suo Presidente, unitamente al Presidente dell'ANFI, ha partecipato alla consegna delle vedette V-8000 e 1301 e della bandiera navale al pattugliatore veloce *Tenente Petrucci*.

BARLETTA

24 maggio. In ricordo dell'affondamento del cacciatorpediniere *Turbinone* (24 maggio 1915), il Gruppo ha fatto celebrare una S. Messa nel duomo di Santa Maria Maggiore; a seguire, è stato deposto un omaggio floreale al monumento dedicato.



BIELLA

Una rappresentanza del Gruppo è intervenuta allo schieramento e defilamento presso il monumento al Paracadutista di Biella, dove si sono resi gli onori ai Caduti ed è stata celebrata la Santa Messa al campo, manifestazione per il 70° anno di fondazione dell'A.N.P.d.I. "Parà Filipo Ueher" presieduta da Enzo Gulmini.



BISCEGLIE

6 aprile. Una rappresentanza del Gruppo ha partecipato, presso il Politeama Italia, alla presentazione del libro "Sotto le Stelle del Giglio". Nella sua opera l'autore Salvatore De Mola, scrittore e sceneggiatore ripercorre in chiave romanzata il naufragio della *Costa Concordia* a 10 anni dai fatti. Era presente il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto-G.C.

15 maggio. Gita sociale in località Mesagne per circa 50 Soci e familiari; nel pomeriggio sosta al monumento ai Marinai d'Italia di Brindisi.



BOLOGNA

24 maggio. Accolta a bordo dal Comandante Incerti, una rappresentanza del Gruppo è salita su nave *Aringhieri* (Guardia Costiera), ormeggiata a Ravenna; avvenuto il tradizionale scambio di crest.

BRONI-STRADELLA

10 aprile. Una rappresentanza del Gruppo ha partecipato alla cerimonia d'intitolazione del Largo 1° Capitano dei Carabinieri Angelo Battistini, Medaglia di Bronzo al Valor Militare, organizzata dall'Istituto del Nastro Azzurro sezione di Vigevano e Lomellina e dall'Associazione Nazionale Carabinieri sezione di Mortara (il capitano Battistini è stato il fondatore e primo presidente).

3 luglio. Il Gruppo ha organizzato una gita sociale alle Isole Borromeo.

9 luglio. Partecipazione alla cerimonia di inaugurazione del monumento alla Fisarmonica e al Patto di amicizia con il Comune di Castelfidardo (AN), alla presenza di Autorità militari e civili.



CAGLIARI

9 aprile. Presentazione, presso la sede sociale, dei libri "Uno qualunque" e "Il ferro e la salsedine" scritti dai Soci Maurizio Fanzecco e Manrico Mascia. Evento condotto dal giornalista dell'Unione Sarda Mario Lasio, ospite l'assessora alla cultura del Comune di Cagliari Maria Dolores Picciau.



CARMAGNOLA

14 maggio. "La notte dei Musei". Dopo due anni difficili è tornata, in contemporanea in tutta Europa, una grande iniziativa che apre "fuori orario" i luoghi della cultura: musei, siti archeologici e istituzioni d'ogni genere e dimensione, tra cui non poteva mancare l'unico Museo Civico Navale di tutto il Piemonte. L'incontro tra i cittadini e il patrimonio artistico del Museo Civico Navale di Carmagnola è andato oltre le più rosee aspettative e ha visto la collaborazione tra tutte le realtà vive del territorio con il supporto di coordinamento del Comune; i Marinai e il personale volontario dell'Associazione "I Delfini" con la partecipazione di addetti della Biblioteca Civica. Un riscontro di pubblico importante che fa ben sperare nella ripresa delle molteplici attività (Museo, Volontariato, COMAC/scuola di modellismo), che vedono da oltre trent'anni il Gruppo impegnato in maniera importante nel territorio e presente in tutti i piccoli e grandi eventi della città.





CARRARA

26 marzo. Una rappresentanza del Gruppo ha partecipato alla cerimonia, a Forte dei Marmi, per il ventennale della scomparsa della M.O.V.M. Emilio Barberi e dell'eroica impresa di Suda.



CASTELLAMMARE DI STABIA

1° maggio. Per l'anniversario della canonizzazione di San Francesco di Paola (1° maggio 1519), patrono della Gente di Mare, una rappresentanza del Gruppo ha partecipato alla commemorazione presso la Basilica pontificia Maria SS. di Pozzano in Castellammare.



12 maggio. Con il fraterno Gruppo di **Pompei**, alcuni Soci hanno partecipato alla cerimonia dell'assegnazione di un premio di studio disposto dall'Istituto del Nastro Azzurro di Napoli agli alunni meritevoli dell'I.C. "Matteo Della Corte" di Pompei. Nell'aula consiliare del Comune di Pompei è stato proiettato un filmato, durante il quale il Socio Antonio Cimmino ha descritto il sacrificio del carabiniere Vittorio Bellucci M.A.V.M., caduto in Albania nel 1943 mentre combatteva contro i tedeschi. La vicenda era stata illustrata nei giorni precedenti a centinaia di studenti della scuola che avevano poi eseguito disegni, alcuni dei quali premiati.

14 maggio. Partecipazione alla commemorazione dei Marittimi della Penisola sorrentina, nella chiesa di Santa Teresa annessa all'Istituto nautico "Nino Bixio" di Piano di Sorrento.

CERVIGNANO DEL FRIULI

6 aprile. Una rappresentanza del Gruppo era presente alla cerimonia per l'intitolazione di "Largo Fiamme Gialle" organizzata dal locale Gruppo A.N.F.I.



CHIOGGIA

24 aprile. Presenti alla benedizione della flotta peschereccia e del mare per la Festa di San Domenico.



8 maggio. Una rappresentanza del Gruppo ha partecipato al 30° anniversario di fondazione di A.L.T.A. (Associazione Lagunari Truppe Anfibe) di Chioggia.

CISTERNA DI LATINA

19 marzo. Il Gruppo, con una folta rappresentanza, ha partecipato alla cerimonia celebrativa del 78° anniversario dell'esodo cisternese: tantissimi cittadini che in quei funesti giorni furono costretti a scappare dalla città per sfuggire ai bombardamenti. Tra i numerosi intervenuti, una rappresentanza di cittadini ucraini in fuga dalla guerra.



CITTADELLA DEL CAPO - BONIFATI

25 aprile. Il Gruppo ha partecipato con una rappresentanza ai festeggiamenti in onore di San Marco Evangelista svoltisi a Cetraro (CS).



CIVITAVECCHIA

28 aprile. Si è festeggiata la patrona di Civitavecchia e dei naviganti San Fermina. Dopo il giro per le vie della città, scortata dai Marinai, la Santa è entrata in porto per essere imbarcata sul rimorchiatore. Nella foto a bordo con il Sindaco e il Comandante della locale Capitaneria di porto-G.C., il presidente del nostro Gruppo, Enrico Gargano, e l'alfiere Friani.



4 maggio. Presso la Scuola di Guerra di Civitavecchia, come in altre caserme, sono stati festeggiati i 161 anni dell'Esercito Italiano. Una rappresentanza del Gruppo era presente.

COSENZA

10 aprile. Una rappresentanza del Gruppo ha partecipato alla cerimonia per il 170° anniversario della Polizia di Stato.



CUORGNÈ

10 aprile. Presso il salone ex Manifattura, all'incontro con i "Marò del San Marco", il luogotenente Massimiliano Latorre e il 2° capo Salvatore Girone, moderato via web dal giornalista Toni Capuozzo, nella foto è visibile anche la sindaca Giovanna Cresto.



FANO

22 marzo. Per il 39mo anniversario della scomparsa del Fuciliere di Marina Filippo Montesi, deceduto all'Ospedale militare del Celio, a Roma, il 22 marzo 1983, a causa delle ferite riportate in un attentato a Beirut nell'ambito della missione "ITALCON 2", il Gruppo a lui intitolato ha deposto una corona d'alloro presso il monumento al caduto. La cerimonia è stata seguita da una S. Messa di suffragio con la partecipazione dei famigliari, del Sindaco e di rappresentanti delle Autorità civili e militari della città.





Lodevoli iniziative

■ **30 luglio.** Evento benefico presso lo stabilimento balneare Marinai d'Italia di **Civitavecchia**. La KMNA (*Krav Maga National Academy* per la difesa personale, combattimento e difesa di terza persona), in collaborazione con "Roma Cares" (ONLUS legata alla "AS Roma" che promuove i valori positivi nello sport), con la presenza del maestro Francesco Mastroianni e degli istruttori Moriga e Provaroni, ha contribuito alla riuscita dell'evento a favore di ANDOS (Associazione Nazionale Donne Operate di Tumore al Seno). La squadra di calcio ha donato per l'occasione magliette firmate dal suo beniamino Tammy Abraham, all'asta per la raccolta fondi.



■ **2 agosto.** Al Centro estivo di Pagnacco (UD), su invito delle coordinatrici Sattolo e Gardel, il Socio di **Gemona del Friuli** Claudio Floran, supportato dal delegato regionale Donato Morea, ha raccontato tante storie interessanti ai bambini (9-11 anni) sulla Marina Militare e Mercantile, e in modo particolare su *Vespucci* e *Palinuro*. Dopo la "chiacchierata", i bambini sono stati premiati con *gadget* della Marina.



■ Continua con proficuità l'impegno del Gruppo di **Manfredonia** per la popolazione ucraina colpita dalla guerra. I Soci si sono attivati nella raccolta e consegna alla "Casa dei Diritti" di pacchi di vestiario per uomini, donne e bambini. Ubicata a Siponto (FG), la "Casa dei Diritti" è uno spazio pubblico al servizio della cittadinanza dove trovare informazioni su permessi di soggiorno, assistenza socio-sanitaria, percorsi di alfabetizzazione.

■ **16-17 luglio.** Il Gruppo di **Modena**, come ogni anno, ha assicurato la presenza e l'operatività professionale che contraddistingue i suoi Soci come responsabili dell'area sicurezza aeroportuale e controllo degli aerei alla Fiera Internazionale dell'Aviazione.



■ **30 giugno.** Presso la sede, alcuni Soci di **Mottola** hanno svolto il corso di BLS (Basic Life Support - early Defibrillation/rianimazione e defibrillazione) con l'istruttore (luogotenente) Piero Perrini.



■ **1 luglio.** **Tortoli** ha ospitato la 33^a edizione del Giro d'Italia donne, la più importante competizione di ciclismo femminile. Alcuni Soci del nostro Gruppo hanno collaborato come volontari con il Comando di Polizia Municipale presidiando dalle 10.00 alle 16.00 un tratto del percorso cittadino.

Anche per la corrente stagione balneare, ogni giovedì dalle ore 21.00 alle 24.00, il Gruppo gestisce il "Punto Blu" comunale fornendo utili informazioni sulle spiagge del litorale insignite di bandiera blu.



Incontri

Un incontro inaspettato che dà un volto a un ricordo
(a cura del Presidente Nazionale)

■ Nel lontano agosto 1984 assunsi, con il grado di Tenente di Vascello, l'incarico di Comandante di nave *Basento*, che come nave-cisterna assicurava il rifornimento idrico dell'Arcipelago Toscano e dell'Asinara. Dopo pochi giorni mi accorsi di una targa apposta in un locale della nave che attirò la mia attenzione e sollecitò la mia curiosità. Recitava "Il 29 gennaio '73 alle ore 05.50 è nato in questo locale durante la navigazione BERNARDINI PAOLO PASQUALE BASENTO". Cercai di acquisire informazioni in merito e scoprii che il 28 gennaio del 1973 nave *Basento* era impegnata a rifornire d'acqua l'isola del Giglio. Nelle prime ore del 29, una partoriente ebbe la necessità di essere trasportata con estrema urgenza all'ospedale di Porto Santo Stefano e il Prefetto dispose che l'unità militare presente in porto provvedesse a tale emergenza. Il Comandante Pasquale Nocentini si mise immediatamente a disposizione, imbarcò la puerpera, disormeggiò circa alle 05.00 e alla massima velocità possibile per il *Basento* (10/11 nodi) diresse verso Porto Santo Stefano, dove era ubicato l'ospedale più vicino. Le condizioni meteo erano ottime e il mare era calmo. Ma alle 05.50 il nascituro non volle aspettare e preferì vedere la luce su di una nave della Marina Militare. Grazie alla levatrice, che accompagnava la Signora, e al prezioso contributo del personale di bordo, tutto andò bene. In memoria di questo evento, al bambino furono imposti i nomi di Paolo (scelto dalla

madre) Pasquale (in ringraziamento all'allora Comandante dell'unità) Basento (senza virgole fra l'uno e l'altro). Dopo circa 38 anni, trascorso qualche giorno all'Isola del Giglio e, parlando con alcune persone del posto, vengo casualmente a sapere che Paolo Pasquale Basento vive al Giglio e lavora alla Centrale Elettrica a Campese. Mi nasce subito il desiderio di dare un volto a quella targa che mi aveva accompagnato durante un periodo molto importante per un Ufficiale di Marina (il primo anno di comando). Grazie al presidente del Gruppo ANMI dell'**Isola del Giglio**, sig. Cesare Caverò, fissiamo un incontro che avviene il **1° luglio 2022**. Paolo Pasquale Basento, "incalzato" dalle mie richieste d'informazioni, è emozionato e commosso e ricorda non solo le ore precedenti la sua nascita (fonte la mamma Agnese), ma anche quando trascorse il servizio di leva proprio a bordo di nave *Basento*, cioè dove era nato. L'allora Comandante, il tenente di vascello Marcellino Corsi decise di donare al predetto, al momento dello sbarco, la targa che ricordava quell'importante evento. A tal riguardo mi sento di lodare la decisione del comandante Corsi, perché ora quella targa, che ha un profondo significato per Paolo Pasquale Basento e che custodisce gelosamente fra i ricordi più cari, sarebbe a navigare in Ecuador, Paese al quale nave *Basento* è stata ceduta a titolo gratuito nel 2009.



■ **1° maggio.** I Marinai di San Zenone degli Ezzelini sono iscritti al Gruppo di **Castelfranco Veneto**. Ogni 10 anni organizzano una manifestazione nel loro Comune di appartenenza per tenere vivo lo spirito marinairesco in un paese collinare dove prevalgono gli Alpini. Quest'anno in particolare hanno ricordato il 10° anniversario dal primo incontro, in località Liedolo, con una S. Messa e la deposizione di fiori al monumento ai Caduti. La manifestazione si è svolta con la gradita presenza del consigliere nazionale Veneto Orientale Roberto Spolaor e Autorità locali.



■ **7 luglio.** A Gioia del Colle, nella splendida cornice di villa Cassano (che in passato ha visto tra i suoi ospiti illustri Gabriele D'Annunzio) si sono incontrati Piero Vatteroni, Luigi Laricchia e Pasquale Mastrangelo (delegato della **Sezione di Gioia del Colle-Gruppo di Bari**). Con nostalgia hanno ricordato il periodo del loro imbarco su nave *Bergamini* negli anni 1979-1980. La padrona di casa, Maria Caterina Cassano, moglie dell'ammiraglio Vatteroni (entrambi Soci del Gruppo di Bari-Sezione Gioia del Colle) e figlia dell'ammiraglio di squadra Francesco Cassano, per l'occasione ha invitato tutti i Soci della Sezione, offrendo una cena nei giardini della villa.



■ Giovanni Longo, Socio di **Pederobba**, ci scrive: durante il raduno interregionale a Bergamo, ho incontrato Angelo Pagani, Socio di

Palazzolo sull'Oglio, imbarcato con il sottoscritto su nave *Intrepido* nel 1971. Invia la foto del nostro incontro, Angelo a sinistra, io a destra. La seconda foto è del picchetto d'onore di nave *Intrepido* nel 1971 (dove siamo entrambi presenti). I componenti del picchetto, tutti del 3° e 4° reparto del servizio armi (responsabile servizio cannoni il capitano di corvetta Manlio Galliccia), partendo da sinistra sono: il sottotenente di vascello Paolo La Rosa, Ezio Faoro, Angelo Pagani, Giuseppe Carillo, Paolo Longo, Cimatti, Vincenzo De Francesco, Giovanni Longo, Sorrentino, Moreno Quartieri e Sglavo.

Lascio il numero del mio cellulare: 335-763 7178, per chi si dovesse riconoscere nella foto e, qualora possibile, per organizzare una rimpatriata.



Onorificenze, attestati, nomine e promozioni

■ **23 maggio.** Attestato di riconoscenza pubblicamente concesso ai Marinai della Lunigiana da parte del Sindaco di Aulla, che premia la presenza, la partecipazione e l'impegno del Gruppo di **Fivizzano** in un territorio così ampio e dalle difficili vie di comunicazione.



■ **12-22 giugno.** Si è conclusa la pre-campagna d'istruzione del giovane Socio del Gruppo di **Cairo Montenotte** Fabio Cirillo sulla nave-scuola *A. Vespucci*. Il giovane, discendente dell'Istituto secondario superiore nautico di Savona "Leon Pancaldo", ha potuto coronare il suo sogno con una meravigliosa esperienza di vita a bordo percorrendo 616 miglia da Gaeta a La Spezia.

Nella foto il Comandante della nave, capitano di vascello Massimiliano Siragusa, consegna l'attestato di partecipazione al Socio.



■ In occasione del cambio di comando alla Stazione radar di Capo Spartivento (RC) tra il 1° luogotenente Leonardo Buccolieri (cedente) e il capo di 1° classe Ernesto Rampello (accettante), il Presidente del Gruppo di **Ferruzzano** ha consegnato una targa ricordo al Socio Buccolieri.



■ **10 giugno.** Presso la sede del Gruppo di **Pescara**, alla presenza di numerosi Soci e amici, è stato consegnato al Socio Antonio Iacobucci l'attestato di nomina a Presidente Onorario del Gruppo, per la sensibilità riconosciuta nel periodo pandemico di coprire per due anni le spese di affitto della nostra sede sociale, per l'attaccamento alla Marina e alla stessa Associazione. Al Socio Iacobucci sono inoltre state consegnate la nuova tessera e il distintivo di P.O.

Nella foto Iacobucci è con il presidente del Gruppo Alessandro Biondo.



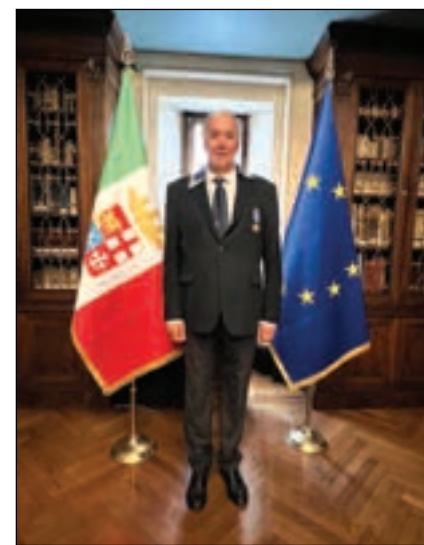
■ Il Socio benemerito del Gruppo di **Pisa** José Carlos Ruiz-Berdejo, già Console italiano a Siviglia, è stato insignito dal Re di Spagna con il titolo de "La Real Order de Isabel la Católica" per la sua attività a beneficio della Nazione.



■ **22 giugno.** Il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio di squadra Enrico Credendino, ha consegnato la Medaglia d'Oro al Merito di Marina al Socio onorario del Gruppo di **Savona** Ricardo Preve con la seguente motivazione:

"Eccellente regista di straordinaria professionalità e passione da sempre dedicate alle tematiche naturalistiche e storiche, spinto da rara abnegazione, forte entusiasmo e non comune determinazione, riusciva nel difficile compito di rinvenire i resti del Sottocapo Carlo ACEFALO, silurista del Regio Sommergibile *Macallè*, caduto nel 1940 e sepolto sull'isolotto di Barra Musa Kebir, ora appartenente al Sudan e di riportarli in Patria, superando notevoli difficoltà di ordine legale, amministrativo e logistico, con la ferrea volontà di onorare e dare degna sepoltura in Patria al nostro caduto, al quale venne dedicata la resa degli onori solenni nella città di Savona. In particolare, in occasione di tale ritrovamento, è stato

realizzato dallo stesso regista un film-documentario dal titolo "Tornando a casa", il quale, andando in onda sulle reti televisive nazionali ha messo in risalto e valorizzato una delle pagine più importanti della storia navale nazionale da molto tempo dimenticata. Brillante esempio di eccezionali capacità professionali e umane, con la sua attività ha eminentemente contribuito al maggior lustro e prestigio della Marina Militare".



Varie

■ Il Socio Pietro Angeletti si è classificato primo nel Master Maschile Arco Nudo. Tutto il Gruppo di **Modena** è orgoglioso e onorato di avere Pietro come Socio.



Il Socio Maurizio Mussi, sempre del nostro Gruppo, si è qualificato come finalista nel Campionato Italiano di Tiro a Segno specialità a fuoco calibro 22 - L/R - pistola libera a 50 mt. Il 23 settembre '22, al Tiro a segno di Bologna, disputerà la finale italiana.

■ **7 luglio.** Si è svolta su nave *G. Garibaldi* la manifestazione di chiusura del 28° Campionato Italiano Interforze di Tiro a Volo "Trap 1".

Hanno partecipato diversi Gruppi della Puglia: **Mottola, Palagianò, Fragagnano e Statte** con il consigliere nazionale M. Luigi Cisternino e il delegato regionale F. Manganiello.



■ **10 giugno.** Per la Giornata della Marina, una rappresentanza del Gruppo di **Oria** si è recata a Mesagne (BR), in visita a "Villa Iris" dove risiede il veterano Vincenzo Cafaro (Socio del Gruppo di **Brindisi**) che il 30 maggio scorso ha compiuto 100 anni (vedi *Diario di bordo di Luglio*, pag. 63). Formata dal presidente emerito Giuseppe Desimone, dal presidente Nicola Desimone e dal vicepresidente Giuseppe Carucci, la delegazione di Soci ha consegnato al comandante Cafaro una pergamena ricordo dei suoi primi 100 con gli auguri di tutti i Marinai d'Italia.



■ **12-13 marzo.** Ricevendo moltissimi consensi, i Soci di **Peschiera del Garda** Gianluca Fiorio e Claudio Bertolaso, insieme alla piccola mascotte Marco, grazie alla collaborazione con il Gruppo Modellistico Mincio "Fà & Désfa", hanno partecipato al "Model Expo Italy 2022", fiera internazionale di modellismo che si è svolta a Verona, con modelli a tema Marina Militare.



■ Il Socio Aurelio Colautti di ANMI **San Gior di Nogaro** (già vicepresidente) ci scrive:

Giugno 1972 - Giugno 2022. Un saluto a tutti i Marinai del 4°/50 nel 50° anniversario del congedo, e in particolare ai partecipanti al corso Fr.O alle scuole di San Vito di Taranto. Un pensiero a quanti sono partiti per l'ultima missione.



■ **11 giugno.** Si è svolta a Lugano un'esercitazione che ha visto impegnate diverse Forze del soccorso acquatico svizzero. Dall'aeroporto di Locarno del Canton Ticino è partito un velivolo "Pilatus Porter turbo" con un gruppo di paracadutisti trentini denominato "TEAM 958", composto da Filippo Angeli, Giorgio Martini e suo figlio Giulio, tutti Soci ANMI di **Trento**, e da due paracadutisti svizzeri del "team RCPT Suisse". Giunti sopra la cittadina di Lugano, da una quota di 1500 piedi hanno eseguito un lancio in acqua (*splash down*). Immediatamente sono partite le imbarcazioni di Soccorso della Società Svizzera di Salvataggio di Lugano e di Mendrisio, dei Vigili del Fuoco della città, dei Pompieri dell'aeroporto e della Polizia lacuale. I piloti hanno quindi provveduto al recupero dei paracadutisti mettendo in pratica ciò che avevano appreso nel *briefing* tenuto dal team trentino il giorno prima in zona porto. A bordo delle imbarcazioni vi erano anche dei Lagunari trentini dell'Associazione ALTA (Lagunari Truppe Anfibe). Nel seguente *debriefing* si è analizzato in dettaglio l'operazione che ha simulato il recupero, dopo la caduta accidentale in acqua, di piloti di deltaplano, parapendio, ultraleggeri o di piccoli aerei che volano numerosi sopra le acque del Lago Ceresio.



Giorni lieti

Nati

■ **Ambra** figlia di *Elisa e Alessio Pezzella*, entrambi Soci del Gruppo di Salve

■ **Elio** nipote di *Ettore Strino* Socio del Gruppo di Ciampino

Compleanni

■ **3 e 31 agosto.** Il Socio decano di **Desenzano d/G** Ernesto Avanzi ha compiuto **85 anni**. Nella foto è con la signora **Teresa**: il 31 agosto di quest'anno hanno festeggiato il **60° anniversario di matrimonio** (nozze di diamante).



■ **25 luglio.** Il cavalier Dante Leoni, presidente onorario del Gruppo di **Ferrara**, ha compiuto **102 anni!**





■ **26 giugno.** Il Gruppo di **Numana** ha festeggiato i **100 anni** del Socio e presidente onorario cavalier Giovanni Massaccesi. Le condizioni di salute non gli hanno permesso di essere presente in sede, così la pergamena ricordo è stata consegnata alla figlia Anna.



■ **29 giugno.** Alcuni Soci del Gruppo di **Pescia** hanno festeggiato l'**80° compleanno** del Socio e presidente onorario cavalier Pierpaolo Pellegrini. Il Presidente Onorario ha ricevuto in dono il libro "Palazzo Marina" edito dalla Marina Militare.



■ **7 agosto.** Il Gruppo di **Pescia** con i Soci della Sezione di **Pistoia** hanno festeggiato il **100° compleanno** del Socio Renzo Donati presso la sala consiliare del Comune di Pistoia.

Donati è stato arruolato nella R. Marina come cannoniere puntatore il 10 giugno 1942 all'età di 20 anni. Dopo un corso di tre mesi è stato assegnato a MARIDIFE La Spezia e quindi alle batterie costiere del Muggiano e alla batteria Costiera n° 22 di Tolone. È stato prigioniero in Germania per due anni fino alla liberazione da parte degli Americani il 22 agosto 1945. Per il suo rifiuto di aderire alla R.S.I. è stato insignito del distintivo d'onore per i patrioti volontari della libertà, del diploma d'onore ai combattenti per la libertà e della medaglia d'onore; decorato con croce di guerra 1^a e 2^a concessione e campagna di guerra 1943-1944-1945. Dal 1962 è iscritto all'ANMI, pertanto ha ricevuto l'attestato di benemerita per i suoi 60 anni di fedeltà all'Associazione.



■ **31 luglio.** Laura Vicentini, Socia di **San Giorgio di Nogaro**, ha compiuto **93 anni** d'età.

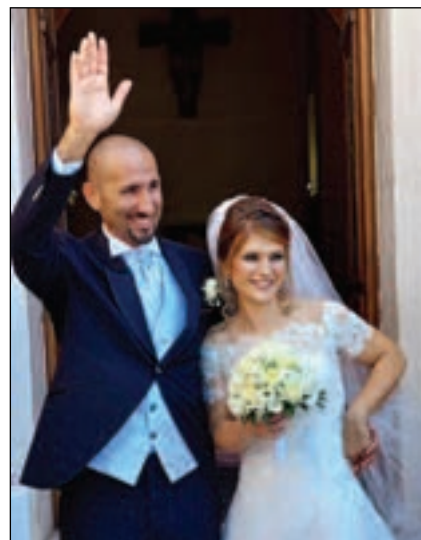


■ **31 luglio.** Il Socio Andrea Gagliardi, classe 1923, per il **99° compleanno** ha ricevuto gli auguri da parte del Presidente del Gruppo di **Verona** accompagnato dal Sindaco di

Sona (Comune di residenza del festeggiato) e dal rappresentante della "Divisione Acqui" essendo Gagliardi uno dei pochi reduci di Cefalonia.



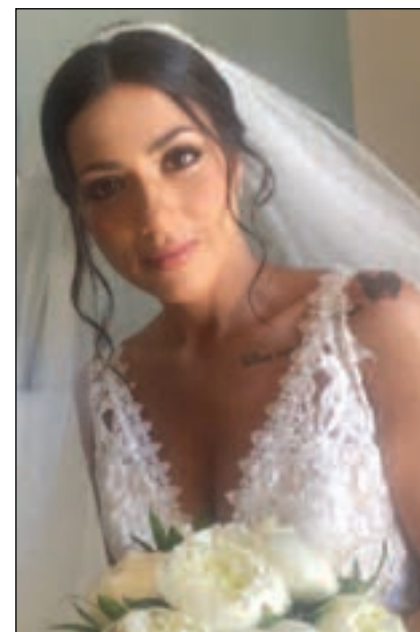
Matrimoni



Giorgia Orsi, figlia di Daniele Socio di Aprilia, con **Angelo Di Leva**



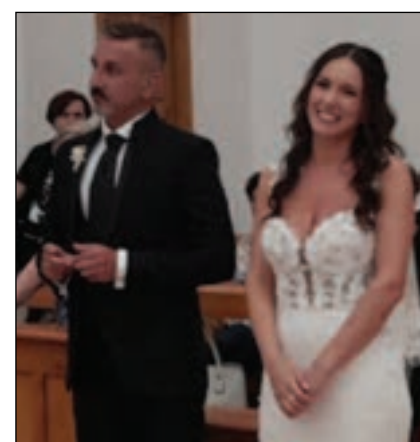
Monica Maggioni, figlia di Valter Socio di Calozziocorte, con **Andrea Brivio**



Lara Verniti, nipote di Gennaro Aurilio Socio di Castellammare di Stabia, con **Andrea Nicastro**



Federica Gravante, figlia di Nicola Socio di Ciampino (con lei nella foto), con **Marco Tucci**



Maria Palazzo, Socia del Gruppo di Fasano, con **Massimo Abete**



Marta Dieni, nipote di Vincenzo Curulli Socio presidente di Ferruzzano, con **Domenico Cristofaro**



Tommaso Galiotta, figlio di Marino Socio di Maglie, con **Valentina Agrimi**



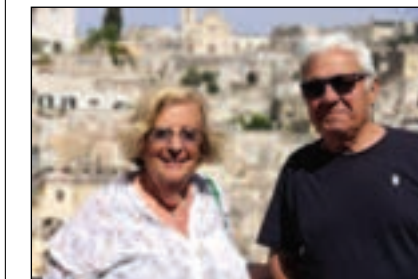
Enrico Maria Mingo, figlio di Mario Socio vicepresidente di Napoli, con **Silvia Ranzo**

Anniversari di Matrimonio

Nozze di Diamante (60 anni)



Paolo Vidale Socio di Ancona e signora **Elvira**



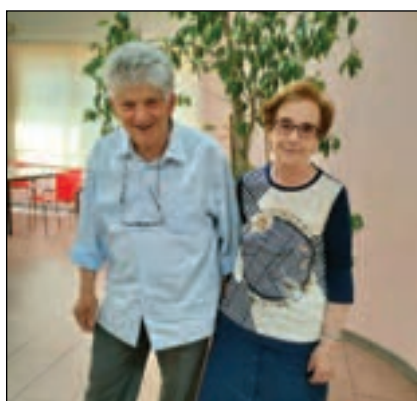
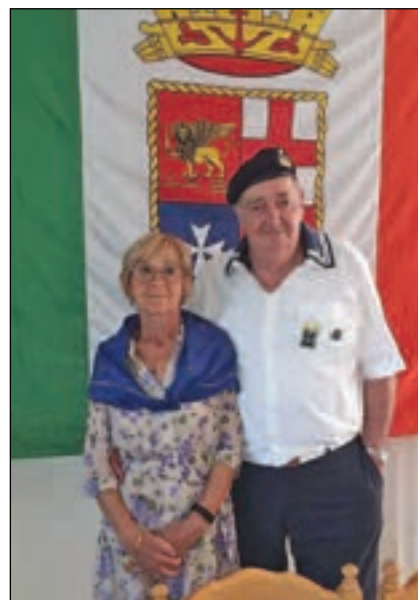
Giuseppe Sala Socio di Genova e signora **Maria Santoro**



Amm. **Franco Marini** Socio presidente onorario di Latina e signora **Rosanna Parisi**



Antonio Campagna Socio presidente di Toronto - Canada e signora **Rosa**

Nozze d'Oro (50 anni)**Renato Giardini** Socio consigliere di Bellano e signora **Lina****Gaetano Strippoli** Socio di Galliate e signora **Maria Teresa Vianello**I Soci di Monfalcone **Marino Ravalico** vicepresidente e signora **Adriana Manià** consigliera**Fabio Giovanazzi** Socio di Monfalcone e signora **Anna Pinarello****Bruno Rossini** Socio consigliere di Verona e signora **Annarosa****Pierluigi Baronchelli** e signora **Isabella Socos** Soci di Pavia**Giacinto Mezzasoma** Socio di Perugia e signora **Graziella Paradisi****Orlando Cocco** e signora **Patrizia Artico** Soci di San Giorgio di Nogaro**Nozze di Zaffiro (45 anni)****Giuseppe Masaro** Socio di Castelfranco Veneto e signora **Gabriella****Nicola Boccuzzi** Socio consigliere di Noicattaro e signora **Anna****Maurizio Mantoan** Socio di San Bonifacio e signora **Giuliana Remonato****Alberto Bergamo** Socio di Treviso / sezione S. Biagio di Callalta e signora **Marinella Cittolin****Michele Devito** e **Angelica Salamina** Soci di Martina Franca**Nozze di Perla (30 anni)****Vincenzo Di Lecce** Socio vicepresidente di Bisceglie e signora **Carmela****Lauree**

■ **Benedetta Boccherini** figlia di Mario Boccherini Socio di Firenze, in "Astrofisica" presso l'Università degli studi di Firenze con 110/110 e la pubblicazione della tesi.

■ **Mariacristina Dell'Arno** figlia di Giovanni Socio di Mazara del Vallo e nipote del Presidente Emerito del Gruppo, in "Medicina e Chirurgia" con 110/110 e lode.

■ **Ivana Sucameli** nipote di Nicolò Oretano Socio presidente di Mazara del Vallo, in "Scienze della Formazione Primaria" con il massimo dei voti e la lode.

■ **Umberto Cascone** Socio di Savona in "Comunicazione, Media, Pubblicità" presso l'Università IULM di Milano con 110/110 e lode. Titolo della tesi: "I discorsi della Corona britannica. Cento anni di comunicazione pubblica della monarchia".



Umberto Cascone

■ **Maria Teresa Bellantoni** figlia di Filippo Socio presidente di Scilla, in "Biotecnologie Mediche Veterinarie Farmaceutiche" presso l'Università di Parma con 110/110.

■ **Martina Fiorilli** cl. 1994, amante del mare, delle arti e della scrittura è Socia e Capo Segreteria del Gruppo di Termoli, ruolo che riveste con orgoglio e determinazione. Il 15 giugno 2022 si è laureata in Scienze Turistiche presso l'Università degli Studi del Molise.

■ **Giorgio Martini** Socio di Trento ha conseguito l'ottava laurea, la magistrale in "Scienze e tecnologie alimentari" presso l'Università di Parma.





Abruzzo e Molise

Ortona

- **Nicola Costa** cl. 1955
- **Alberto Canosa** cl. 1929
Marinaio da sempre e per sempre.

Termoli

- **Egidio Natalizia** cl. 1941
Iscritto dal 1987.

Vasto

- **Don Antonio Bevilacqua**
Per oltre trent'anni Cappellano del Gruppo, sempre disponibile e lieto di partecipare alle ricorrenze e alle manifestazioni, di notevole spessore culturale, ha scritto 14 volumi

sulla dottrina della chiesa e sui suoi protagonisti.

Campania

Salerno

- **Guido La Rocca** cl. 1928

Emilia Romagna

Codigoro

- **Gianpietro Turri** cl. 1934
- **Gianni Mellacina** cl. 1947

Friuli Venezia Giulia

Gemona del Friuli

- **Dante Copetti** cl. 1943
Molto attivo nel servizio vigilanza scuole del Comune.

- **Franco Gubiani** cl. 1946
Sempre presente nelle attività del Gruppo.

Fiume Veneto

- **Vittorio Villalta** cl. 1942

Lazio Meridionale

Terracina

- **Vincenzo Di Mario** cl. 1935
Già assegnato al Gruppo Incursori durante il servizio in Marina, nutriva uno straordinario attaccamento all'Associazione, ne era un fiero rappresentante, sempre pronto e disponibile per tutti, ha contribuito a rafforzare l'immagine e il prestigio del Gruppo sul territorio pontino, amore per la famiglia, elevatezza di sentimenti e onestà intellettuale ne hanno caratterizzato la statura morale.

Lazio Settentrionale

Bracciano

- **Aiutante Cavalier Luciano Tocchet** cl. 1933
Uno dei Soci fondatori.

Roma

- **Maresciallo Benedetto Tenti** cl. 1933

Liguria

Alassio

- **Gianpaolo Aicardi** cl. 1960

Gruppo Nazionale Contromisure Mine

- **Fabio Sittig** cl. 1963

Rapallo

- **Lelio Milanti** cl. 1939
Da molti anni Socio segretario, tesoriere e *tour operator* del Gruppo, uomo di grandi capacità e notevole dedizione, persona di una disponibilità e impegno operativo quale non si rammenta nel Gruppo. Il Suo è un vuoto che in molti dovremo colmare per eguagliarne l'opera infaticabile, in passato è stato assessore del Comune, presidente del Lyons di Rapallo fino al 30 maggio 2022, e presidente del Porto pubblico del "Grifo" da molti anni.

Savona

- **Maurizio Brescia** cl. 1959
Già segretario del Gruppo, direttore della rivista "Storia Militare", collaboratore del nostro giornale "Marinai d'Italia".

Grande amico del compianto Gianni Vignati, ho avuto il piacere di conoscere Maurizio, di persona, qualche anno fa: lui era già da tempo "testa pensante" di Storia Militare, io alle prime armi con la nostra redazione. Mi colpì soprattutto la straordinaria bravura nella interpretazione di vecchi scatti di navi militari. Una passione che, a mio avviso, è il valore aggiunto della sua testata. Mi chiamava al telefono se aveva pronto un "pezzo" per me; ed era sempre un piacere fare due chiacchiere con lui. Ciao Maurizio, Riposa in Pace!
A. Castiglione

Lombardia Nord Est

Ponte San Pietro

- **Mario Imi** cl. 1935

Lombardia Nord Ovest

Castellanza e Valle Olona

- **Gian Piero Boiocchi** cl. 1950
A lungo parte attiva del Gruppo.

Lombardia Sud Est

Brescia

- **Lionello Frassine** cl. 1926
Già ufficiale della Regia Marina, ci ha salutato il 10 giugno nel giorno della Festa della Marina.

Idro-Vallesabbia

- **Ettore Marchesi** cl. 1932

Marche e Umbria

Numana

- **Aldo Mazzocchini** cl. 1935

Porto San Giorgio

- **Prof. Francesco Saverio Pesci** cl. 1948
Socio presidente.

San Benedetto del Tronto

- **Pier Giorgio Maccaferro** cl. 1941
Socio consigliere.

Spoletto

- **Mario Laurini** cl. 1948

Piemonte Orientale

Asti

- **Gillio Cavagnero** cl. 1921
Marinaio combattente durante il 2° conflitto mondiale, è stato fra i pochi superstiti della torpediniera *Uragano* affondata nel canale di Sicilia al ritorno dalla Libia.

Toscana Meridionale e CNS

Socio Italo Monsellato

Sabato **17 luglio 2022** è scomparso prematuramente e inaspettatamente il Socio Lgt. (r) Italo Monsellato. Più volte nel consiglio direttivo del Gruppo di Pisa e delegato per la **Componente Sommergebilisti area centro nord**, Italo era molto conosciuto e stimato anche dalle associazioni culturali della città per la sua "pisanità". Ai funerali ha partecipato una folta delegazione del Gruppo e della Toscana; presenti il Delegato Regionale, il Presidente CNS e la Vicesindaco di Pisa. La rappresentanza del Centro Interforze Studi per Applicazioni Militari (CISAM) ha reso gli onori militari fra due ali di Marinai d'Italia schierate per l'ultimo commiato. Il Sottufficiale, persona di grandi qualità umane e professionali si è sempre distinto per valori e ideali legati alla Marina Militare.
Salpato per l'ultima navigazione che i venti e il mare Ti siano favorevoli, RIP Italo.
Alla moglie Livia e alla figlia Suana le più sentite condoglianze e la vicinanza dei Marinai d'Italia.



Il presidente Giorgio Galigani

Puglia Meridionale

Lecce

- **Capo elettricista 1^ cl. "sc" Carmelo D'Elia** cl. 1941

Tricase

- **Francesco Accogli** cl. 1947
Socio dal 1994, presidente collegio dei sindaci, ha sempre partecipato alle attività sociali, già consigliere per diversi anni.

Puglia Settentrionale e Basilicata

Bari

- **Capitano di vascello (CP) Vito Walter Costanza** cl. 1946
Ufficiale apprezzato da tutto il cluster marittimo del basso Adriatico per le sue spiccate qualità professionali e morali.

Bisceglie

- **Felice Amoruso** cl. 1944
- **Vito Leone** cl. 1946

Monopoli

- **Donato Maccuro** cl. 1932
- **Vito Topputo** cl. 1938

Sardegna Meridionale

Cagliari

- **Ivano Seghettini** cl. 1935
Già consigliere, modellista navale.

- **Alberto Lecis** cl. 1951
Presidente collegio dei sindaci ANMI e presidente Istituto Nastro Azzurro.

Mogoro

- **Francesco Urracci** cl. 1939
Socio presidente e fondatore, presidente onorario in nomina.

Portoscuso

- **Rosanna Nigra** cl. 1933
Socia.

Sicilia Occidentale

Carini

- **Giuseppe Randazzo** cl. 1938
Con la sua partecipazione ha dato lustro e visibilità al Gruppo.

Mazara del Vallo

- **Antonino Calandrino** cl. 1950
Grande e generoso Marinaio, molto attivo nella vita della parrocchia San Pietro.

- **Vito Giacalone** cl. 1932
Decano del Gruppo, grande Marinaio, comandante e armatore coraggioso e dal cuore nobile, sempre impeccabile nel suo vestito in giacca e cravatta, rischiando lui stesso e il suo equipaggio portò in salvo dal naufragio l'equipaggio e il motopesca *La Rivincita* e per

questo fu insignito di un riconoscimento della città di Mazara e di una medaglia d'oro per atti di eroismo.

Palermo

- **Giuseppe Luisi** cl. 1937
Socio e fratello del Socio Salvatore.
- **Gaetano Caruso** cl. 1949
Socio e fratello del Socio Francesco.

Sicilia Orientale

Catania

- **Luciano Torriuolo** cl. 1945
Socio consigliere.
- **Salvatore Contarino** cl. 1939
- **Giuseppe Caschetto** cl. 1954
Socio consigliere.

Toscana Meridionale

Porto Ercole

- **Erasmo Lubrano** cl. 1939
Socio fondatore.

Toscana Settentrionale

Forte dei Marmi

- **Liliana Murzi** cl. 1931
Socia, tenente della C.R.I., vedova Buratti.

Prato

- **Fidia Colombo** cl. 1934
Socia dal 1978.

Veneto Occidentale

Dueville

- **Delfino Sartori** cl. 1952
Delegato Sezione di Monticello Conte Otto.

Peschiera d/G

- **Giancarlo Simoncelli** cl. 1946
Socio già consigliere e vicepresidente, esperto subacqueo e molto attivo nel Gruppo.

Verona

- **Benito Bertamini** cl. 1936
Iscritto dal 1961.
- **Giuseppe Farinati** cl. 1932
Iscritto dal 1970.
- **Gaetano Ferrarese** cl. 1927
Iscritto dal 2003.

Veneto Orientale

Conegliano

- **Alberto Pellegrini** cl. 1940
Palombaro.

Ponte nelle Alpi

- **Mauro Cimitan** cl. 1951

San Donà di Piave

- **Renato Benedetti** cl. 1948
Iscritto dal 1998.
Per due mandati vicepresidente, poi presidente del collegio dei sindaci, dal 2018 al 2021 presidente del Gruppo, è sempre stato molto attaccato ai valori della Marina e dell'ANMI.

Giuseppe Loporchio

- cl. 1931
Iscritto dal 1970, il Socio più anziano.

- **Angelo Zanutto** cl. 1935
Iscritto dal 1998, uno dei Soci più anziani.

Treporti

- **Alfredo Pastrello** cl. 1941
Iscritto dal 1987. Alfieri dal 2013 al 2021, si è distinto per la costante partecipazione alla vita attiva e sociale dell'Associazione ricoprendo anche la carica di consigliere e partecipando a ben 10 Raduni Nazionali.
Grazie Alfredo per la tua amicizia, per la tua disponibilità, non la dimenticheremo.

Treviso

- **Giuseppe Paolo Angeli** cl. 1952
Socio della Sez. di S. Biagio di Callalta.

Veneto Occidentale

San Martino Buon Albergo

- **Giuliano Brunelli**

Cl. 1945, socio vicepresidente, colonna portante del Gruppo.



AVVISO AI NAVIGANTI

La difficoltà a reperire la foto a sviluppo verticale e, soprattutto, di buona risoluzione (che in redazione ci serve come il pane), da parte dei Gruppi per l'apertura del Diario di Bordo, ci porta a esortare tutti i Soci a tenere presente questa esigenza, quando usano la macchina fotografica durante le varie attività sociali.

Siamo ottimisti, a riguardo...

Altresì avevamo informato del taglio equamente operato alle pagine del Giornale a causa del rincaro del prezzo della carta per la stampa tipografica. Il Diario, per il futuro, disporrà di 32 pagine. Nel tentativo di metterci in pari con le notizie, che grazie a Dio continuano a pervenire numerose, in redazione si è venuto a creare un "vagone" di vostri contributi, relativi soprattutto all'ultimo trimestre, che comunque dovranno vedere la luce.

Adottando il seguente *modus operandi*:

- a fattor comune: gli scritti (Manifestazioni e Cerimonie, Avvenimenti e Attività) dovranno essere il più possibile sintetici (in caso contrario interverremo dalla redazione); sulle foto a corredo saremo molto più attenti e selettivi che in passato (quelle giudicate inadatte, perché a bassa risoluzione, sfocate e/o poco pertinenti, non verranno pubblicate);
- per quanto concerne le Manifestazioni e Cerimonie istituzionali (il 25 aprile, il 2 e 10 giugno, il 4 novembre e 4 dicembre), verranno eliminati i testi per dare invece spazio a un'unica foto per ogni Gruppo qualora ce le forniate (se l'apporto iconografico inviato è considerato inadatto, come sopra specificato, la notizia della partecipazione del Gruppo verrà comunque citata in chiusura delle pagine dedicate a quella manifestazione);
- in merito alle Attività, i testi saranno riportati in sintesi o trasformati in didascalie e, a differenza del passato, alcuni di essi non saranno pubblicati; l'Attività protagonista della foto verticale di "copertina" non sarà riportata nelle pagine seguenti;
- allo scopo di dare enfasi alle notizie più recenti i contributi nel tempo più "lontani" dal numero del Giornale da pubblicare saranno senza foto e con un redazionale assolutamente essenziale "limato" da noi.

Il direttore responsabile

Qui un esempio di fotografia alla giusta risoluzione per la stampa tipografica maggiore di quella invece utile per la pubblicazione sul sito dell'Associazione



Il vessillo del Gruppo di Adro

A cura della redazione

Abbiamo "ricostruito", grazie al carteggio inviato qualche giorno fa in Presidenza nazionale dal Delegato Regionale per la Lombardia N/E, il Cav. Alberto Lazzari, la storia che ha come protagonista il Socio Luciano Fin (all'epoca dei fatti iscritto al Gruppo di Adro) e il vessillo del Gruppo. La proponiamo ai lettori perché crediamo meritevole di essere divulgata: è diretta testimonianza dell'attaccamento di un Socio ai valori condivisi dell'ANMI.

Il Gruppo di Adro (Brescia, Delegazione Lombardia N/E), è stato sciolto oltre 20 anni fa. Il Socio Luciano Fin, classe 1941, ex-sottufficiale di Marina, iscritto dal 1970 a quel Gruppo, nel 2017 è transitato in quello di Cologne (stessa Delegazione); ancora oggi (tessera n. 313399), è "Socio attivo". Nonostante il Regolamento indichi chiaramente i soggetti coinvolti e le azioni da intraprendere nel caso di scioglimento di un Gruppo (Art. 17, punto 6: è responsabilità del Presidente consegnare al Delegato Regionale il Vessillo, la cassa, i documenti di cui al successivo Art. 56.2 ed i materiali in dotazione. ...omissis...), nel caso del Gruppo di Adro nulla sembra essere avvenuto. Infatti, l'attuale Delegato Regionale non ha alcuna documentazione a riguardo (il suo predecessore, che pure poteva saperne qualcosa, è salpato purtroppo a causa del Covid-19).



Il Cav. Lazzari, durante le ultime vacanze, viene "catapultato" dentro questa storia dalla mail della Signora Mike Papa (la persona ha indicato l'anonimato), che di seguito riportiamo stralciata:

Messaggio originale

Da: ...omissis...

Data: 24/08/22 15:16 (GMT+01:00)

A: cap.lazzari@gmail.com

Oggetto: BANDIERA F.LLI CALABRIA (ADRO)
ASSOC. NAZIONALE MARINAI D'ITALIA

Egregio Signor Lazzari

Sono la Signora Mike Papa e le scrivo per conto del Signor Fin Luciano, caro amico di mio padre e persona che sto aiutando in qualità di amica e volontaria.

Il Signor Fin Luciano tesserato all'Associazione Marinai d'Italia, unico marinaio di Adro, è iscritto al gruppo di Cologne attualmente. Mi permetto di scriverLe in quanto il Signor Fin da più di un anno, viste le condizioni di salute e la solitudine, risiede in una struttura per anziani sita in Provaglio di Iseo. Accanto a sé, come vede nella foto, ha la bandiera che conserva con tanto onore visto che è l'unico marinaio rimasto di Adro. Ho avuto modo anch'io di conoscere la storia di questa bandiera che il Signor Fin ha sempre portato fino a poco tempo fa a tutte le manifestazioni e raduni, e che ha conservato da tanti anni sempre a casa sua.

Mi rivolgo a lei per avere un aiuto sul futuro di questa bandiera che in questi giorni viene richiesta, in modo poco corretto, da una persona estranea pur di affidarla al "Comune di Adro". Il Signor Fin è ancora in grado di intendere e ritiene che il Comune di Adro non abbia alcun titolo per prenderne possesso e vorrebbe che la bandiera venisse consegnata a chi di dovere dell'associazione Marinai d'Italia su suo consiglio.

Il citato Delegato Regionale risponde con immediatezza sia per ringraziarla della segnalazione sia per elogiare il Socio Fin. Non ha dubbi in merito al non diritto del Comune di Adro di rivendicazione del possesso del predetto Vessillo e che il Socio deve restituire il Vessillo alla Presidenza Nazionale, che verrà custodito nel "museo" dei Vessilli.

Il Cav. Lazzari provvede la mattina dello scorso 27 agosto al ritiro del Vessillo (completo di nastro e custodia) direttamente dal Socio Fin.

Aldilà delle telefonate di ringraziamento del Presidente Nazionale ai protagonisti di questa storia finita bene, va rimarcato il senso di orgoglio, di appartenenza, di cura amorevole che Luciano Fin ha dimostrato al nostro Sodalizio. L'attestato di benemeranza, che a giorni gli verrà inviato e che terrà compagnia a Luciano in sostituzione di quel Vessillo, è, a confronto, una "carezza virtuale" che però siamo sicuri egli accetterà con piacere, forse con una lacrima ricordando l'insegna che ha religiosamente custodito per tanti anni.

Agenda e calendario ANMI 2023



1 copia: € 10.00
10 copie e oltre:
€ 8.00 l'una

COME SI ORDINA

Via posta
alla Presidenza Nazionale ANMI
Piazza Randaccio 2 - 00195 Roma

Via e-mail
amministrativa@marinaiditalia.com

specificando
nome, cognome, indirizzo
con via, numero, città, CAP, provincia
e numero di telefono (possibilmente cellulare)
per contatti con lo spedizioniere,
allegando la ricevuta di pagamento

COME SI PAGA

(esclusivamente con i seguenti mezzi)

Con c/c postale
n. 26351007
intestato a:
"Associazione Nazionale Marinai d'Italia
Presidenza Nazionale Roma"

Bonifico bancario
UNICREDIT
Agenzia Ministero Marina 36041
IBAN IT 28 J 02008 05114 000400075643
con la causale
"Volume/Agenda 2023"