

1944/1947 – Napoli e Taranto



Il 20 febbraio del 1944 nostro padre assunse l'incarico di Capo di Stato Maggiore del Dipartimento Marittimo del Basso Tirreno a Napoli e poco più di un mese dopo, in seguito ad una divergenza con zia Eugenia, non so per quale motivo, ci fece lasciare improvvisamente Castellammare, richiamandoci a Napoli. Con profondo dispiacere lasciammo le zie, la loro bella villa, le persone di servizio, prima fra tutte Carmelina, il portiere ed i suoi familiari e gli amici, soprattutto gli "sfollati" come noi, che erano ancora a Castellammare, con i quali avevamo diviso tanti piacevoli eventi, che avevano reso accettabile l'incombere della guerra e le inevitabili privazioni. Zina, alla quale eravamo sempre più affezionati, venne con noi.

Arrivati a Napoli, ci sistemammo nel grande alloggio di servizio, al quarto piano dell'antico palazzo borbonico dell'Ammiragliato a Santa Lucia, nel quale fervevano ancora i lavori di risistemazione, dopo la vandalica occupazione dei militari alleati. Avevano portato via di tutto,

ma ci avevano lasciato, oltre alla sporcizia, anche un bel regalino: le cimici, insetti immondi che non avevamo mai visto prima. Non fu facile disfarsene, ma per fortuna non mancava il DDT, altra cosa che non conoscevamo e che gli Americani avevano distribuito in quantità industriali, soprattutto a Napoli. Alla fine, la guerra, quella contro le cimici, fu vinta e l'alloggio, ripulito e arredato, assunse un aspetto più che gradevole. Dalle finestre si vedevano Via Santa Lucia, il Palazzo Reale, il Maschio Angioino, il Vesuvio ed il porto, con una quantità di scafi di navi affondate che affioravano, mentre vicino ad esse fervevano le operazioni di recupero.

Con noi vennero a vivere un cugino di nostro padre, Antonio Barile – zio Antoniuccio, come lo chiamavamo noi – e sua sorella nubile, Italia. L'altra sorella, anch'essa nubile, Vittoria (nomi altamente patriottici!) veniva a trovarci di tanto in tanto. Zio Antoniuccio, che era stato mio padrino di Cresima, aveva combattuto nella prima guerra mondiale nel reparto "Arditi" dei Bersaglieri e portava con orgoglio sul bavero della giacca i nastrini delle campagne di guerra, quelli delle decorazioni ricevute e il distintivo di mutilato di guerra. Se riamente ferito in combattimento, aveva subito l'amputazione di una gamba che era stata sostituita da una protesi.



Lentamente e con un po' di fatica, ci ambientammo di nuovo a Napoli, una Napoli così diversa da quella che avevamo lasciato meno di due anni prima. I bombardamenti, che ci avevano spinto a "sfollare", avevano colpito duramente la città: distruzione ovunque, non solo nella zona del porto ed in quella industriale. Palazzi crollati, strade piene di macerie e fra di esse una quantità di bancarelle che vendevano di tutto. Ci adeguammo anche al mutato "assetto familiare", che non sarebbe durato a lungo, ed alla nuova scuola che cominciammo subito a frequentare, senza incontrare particolari difficoltà. Per il secondo anno consecutivo eravamo stati costretti a cambiarla nel corso dell'anno scolastico. Ormai ci avevamo fatto l'abitudine!

A giugno fui promosso in 2^a media con buoni voti ed ebbi uno splendido regalo, un dinghy in miniatura, trovato in abbandono presso la base navale. Rimesso in ordine e con alcune mani di coppale, era diventato proprio un gioiellino. Lungo poco meno di tre metri, invece dei 3,60 di quello della classe internazionale da regata, che avrei conosciuto qualche anno dopo, era identico al suo fratello maggiore in tutti i particolari. Il fasciame a clinker, lo specchio di poppa con il timone esterno, i banchi e la predisposizione per l'albero e le manovre che però mancavano, come pure la deriva e le vele. Del resto, della vela ancora non conoscevo nulla, a parte le barchette di carta e le rare fotografie sulle riviste, anche se già esercitava su di me un notevole fascino. Ancora non potevo immaginare che mancava ormai poco al mio primo incontro con albero, boma, drizze, scotte, ecc. Con poca fantasia, gli misi il nome di *Nanni* e fu mio per i tre anni che seguirono, fino a che lasciammo Napoli. Poi, quando ci trasferimmo a La Spezia, rimase lì e non ne seppi più nulla. Uscivo in mare quasi ogni giorno e riuscivo a percorrere distanze sempre maggiori fino ad arrivare a Villa Pavoncelli, la cui spiaggia era frequentata dal meglio della nobiltà napoletana. Fra l'andata e il ritorno, era una vogata di poco più di cinque miglia.

All'inizio dell'estate avemmo il piacere, una gioia per Zina, di rivedere Ciccio Arena del quale non avevamo avuto più notizie da mesi. All'armistizio era a Roma ed era riuscito ad evitare la cattura da parte dei Tedeschi vagando per mesi nelle campagne laziali, soffrendo il freddo e la fame e poi a Roma, nascosto da gente ospitale, fino all'occupazione della Capitale da parte degli Alleati. Era poi riuscito a mettersi in contatto con nostro padre, che l'aveva fatto imbarcare su di un automezzo della Marina che collegava Roma con Napoli. Rimase qualche giorno, poi proseguì per Spartà di Messina, dove lo aspettavano il nonno, i genitori e la sorella. All'atto del congedo, invece dei 28 mesi di servizio militare previsti, se non ci fosse stata la guerra, ne aveva fatti 60! Qualche mese dopo, Zina ci avrebbe lasciato, con grande dispiacere da parte delle sorelle e mio, si sarebbero sposati ed avrebbero avuto una figlia. Solo molti anni dopo ebbi occasione di rivedere Ciccio, ma non rividi più Zina, che morì prematuramente (1).

Il 19 luglio del '44, con un minimo preavviso ed una sommaria preparazione per noi, nostro padre si risposò con Costanza Imperiali di Francavilla, discendente da una nobile famiglia napoletana, e l'assetto familiare subì un altro brusco cambiamento. Zio Antoniuccio e le sue sorelle letteralmente sparirono ed avemmo in seguito rare occasioni di rivederli, finché scomparvero del tutto. Costanza, come del resto gran parte della sua famiglia, era religiosissima, fino quasi al fanatismo e nostro padre, che non credo lo fosse stato molto in passato, lo diventò anche lui. Una delle conseguenze – un'altra era forse il desiderio di un secondo figlio maschio – fu che nei nove anni che seguirono nacquero, in rapida successione, ben sei sorelle che portarono a dieci il numero totale dei figli. Qualche anno dopo, quando nostro padre era già stato promosso ammiraglio, in Marina si diceva che vi erano ammiragli di divisione e ammiragli di moltiplicazione. Fra i più famosi di questi ultimi vi erano l'Ammiraglio Sestini, che mi pare avesse nove figli, e l'Ammiraglio Iannucci.

Ben presto l'estate fu alle spalle, *Nanni* fu ibernato e la scuola riprese con la 2^a media e con la sorpresa di un altro trasloco, non so per quale motivo, dato che nostro padre non aveva cambiato incarico. Per fortuna si trattò di un trasloco abbastanza semplice perché dovemmo solo spostarci nel palazzo di fronte, in un grande appartamento, confortevole e luminoso, anch'esso con una bella veduta.

Finita la scuola e promosso in 3^a media, rimisi in mare *Nanni* e mi dedicai di nuovo alle lunghe vogate. Proprio rientrando al Molosiglio da una ufficiale che aveva notato ed ammiravamo amicizia e, quando gli confidai il mio desiderio di ar-





avrei avuto piacere ad uscire a vela con lui e sua figlia. Accettai con entusiasmo e mi diede appuntamento per il giorno seguente alla Sezione Velica della Marina Militare che, mi disse, era stata sistemata provvisoriamente al porticciolo di Mergellina (*Nelle due immagini, allora ed oggi*). Eccitatissimo, arrivai con quasi un'ora di anticipo e con il fiatone, dopo una serie, che mi sembrò infinita, di salti da un masso all'altro del frangiflutti. A quei tempi non erano sogrammati e regolari come sono oggi, ma messi alla rinfusa e spesso a una notevole distanza l'uno dall'altro. Un piede in falso e sarebbe stata una tragedia! Finalmente arrivai alla sede della Sezione Velica, un cabinato

a vela di una diecina di metri, di nome *La Pinta*, che serviva da segreteria e spogliatoio.

A fianco erano ormeggiati quattro o cinque Star ed altrettanti monotipi napoletani, un'imbarcazione della quale sono rimasti solo pochissimi esemplari, di dimensioni ed attrezzatura più o meno uguali a quelle dello Star, ma un poco più larga e con un pozzetto più comodo, dotato di panche. Gli scafi erano tutti dipinti di rosso, con una striscia blu al galleggiamento, colori che, come appresi in seguito, erano allora caratteristici di tutte le imbarcazioni dello Sport Velico della Marina Militare (SVMM).

Mentre attendevo lo skipper, esaminavo tutti i particolari dell'attrezzatura e delle manovre, delle quali allora potevo solo intuire vagamente la funzione, ma che già suscitavano in me curiosità ed interesse. Finalmente arrivò con la figlia e poco dopo, saltati a bordo di uno Star con il sacco delle vele ed i salvagente, cominciammo a prepararci per l'uscita. Inferire la randa sul boma, infilare le stecche, ingarrocciare il fiocco, passare le scotte, incocciare le drizze, tutte operazioni che furono spiegate con pazienza fino ad apparirmi naturali e che appresi senza difficoltà. Alzate le vele e mollati gli ormeggi, uscimmo dal porticciolo ed iniziammo a bolinare verso Capo Posillipo nella classica brezza estiva del Golfo di Napoli.

Difficile definire come mi sentivo. Una gioia infinita, un'esaltante sensazione di libertà, una grande soddisfazione per un sogno che era divenuto realtà. Quando poi mi fu lasciato il timone, dopo un'esauriente spiegazione della funzione dei mostravento, quello che provai è indescrivibile. Il ritorno da Capo Posillipo fu una veloce impoppata con la randa tutta lascata ed il fiocco tangonato. Seguirono la manovra di ormeggio e le operazioni di disarmo e rassetto, che lo skipper pretese fossero eseguite con ordine e cura, un insegnamento che avrei seguito fedelmente negli anni avvenire. Nel corso dell'estate vi furono, alternate alle vogate su *Nanni*, altre uscite in mare a vela, nelle quali cresceva in me la convinzione che la vela sarebbe stata un elemento determinante nella mia vita.

In una di esse vi fu un incontro eccezionale. Bordeggiamo, avevamo appena doppiato Capo Posillipo e ci



avvicinavamo a Villa Rosebery (2) (*A fianco*) quando scorgemmo una barca a remi con tre persone a bordo: un anziano signore intento a pescare, una signora con un grande cappello bianco, che leggeva un libro, seduta di fronte a lui, ed un marinaio ai remi. Mentre ci avvicinavamo, lo skipper esclamò, alzandosi in piedi: "Ragazzi, Sua Maestà! Mettetevi sull'attenti!" Mentre defilavamo a pochi metri dalla barca, irrigiditi sull'attenti, si tolse il berretto ed esclamò: "Buon giorno, Maestà!" Vittorio Emanuele III e la Regina Elena alzarono il capo ed agitarono la mano, rispondendo al saluto. Prima che mi rendessi pienamente conto di quanto era accaduto, la barca era già lontana.

Ero in preda ad una forte emozione, incredulo di aver visto il Re e la Regina, proprio lì, a pochi metri di distanza! Può sembrare banale che attribuissi tanta importanza a quell'evento, ma si può comprendere se si considera che ero un adolescente di poco più di dodici anni, che aveva trascorso la sua infanzia nell'Italia fascista, era stato orgoglioso della sua divisa di Figlio della Lupa, aveva appena indossato quella di Balilla ed aveva provato una forte delusione per non aver potuto diventare

Balilla Moschettiere, senza peraltro comprendere del tutto il motivo. Per un adolescente di quei tempi la vita era improntata a grande semplicità e lo spettro informativo era molto ristretto ed assolutamente non paragonabile con quello che i giovani di oggi hanno a disposizione. Era quindi naturale che si fosse molto più ingenui e portati fatalmente a sognare ed a nutrire ammirazione incondizionata per eventi e personaggi di rilievo. Il Re, il Duce, le divise, gli inni, le adunate, i saggi ginnici, il sabato fascista ecc. esercitavano un notevole fascino e si accettavano di buon grado, soprattutto senza porsi domande, anche perché in pratica non vi erano alternative.

Ma le sorprese di quell'estate non si erano ancora esaurite. Appena finita la scuola, feci la mia prima esperienza di navigazione a bordo di una nave militare. La guerra per il nostro paese era finita solo da poco più di un mese ed uno dei compiti principali delle unità della nostra Marina consisteva nel trasporto di civili che dovevano spostarsi dal nord al sud d'Italia e viceversa o da e per le isole maggiori. I collegamenti marittimi erano ancora inesistenti, le linee ferroviarie in gran parte distrutte, come pure le strade, e non rimaneva che muoversi via mare con le unità militari. I nostri incrociatori leggeri ed in particolare il *Garibaldi* e il *Duca degli Abruzzi* erano quelli più impegnati in questo servizio. Imbarcavano in ogni viaggio centinaia di profughi: uomini, donne e bambini che venivano sistemati alla meglio nei locali interni ed anche in coperta. Mio padre chiese ad un suo collega, il Capitano di Vascello Carlo Tallarigo, che comandava il *Duca degli Abruzzi* (*sotto*), di imbarcarmi per una missione di trasporto profughi. Dato il tipo di missione, non era necessaria alcuna particolare autorizzazione.



Da Napoli andammo a Cagliari e tornammo a Napoli, in tutto cinque o sei giorni a bordo che furono per me un'esperienza unica che diede sostanza e rafforzò notevolmente la mia intenzione di fare l'Ufficiale di Marina. L'unica nota triste furono i profughi. Intere famiglie con le loro poche cose, salvate dai bombardamenti o addirittura dai combattimenti che avevano coinvolto le loro case, racchiuse alla meglio in contenitori di fortuna, gli

abiti sdruciti, i volti emaciati e lo sguardo che esprimeva profonda tristezza e smarrimento. Quei giorni trascorsi con loro mi convinsero che ero un privilegiato. Non che non avessi avvertito i disagi della guerra, ma certamente in misura molto inferiore a tante persone che avevano perso i loro cari ed i loro beni e che dovevano ripartire da zero per ricostruire una possibilità decente di vita per se stessi e per le loro famiglie.

Le mie navigazioni su navi militari non si limitarono a quella sul *Duca degli Abruzzi*. A fine giugno, mio padre assunse in anticipo, inaspettatamente, il comando del *Garibaldi* (3) (*A fianco*). Con il completamento dell'occupazione dell'Italia da parte degli Alleati, al suo predecessore, Capitano di Vascello Giorgio Ghe, era stato consentito di lasciare il comando prima del previsto per recarsi al Nord, alla ricerca della famiglia, della quale da mesi non aveva più notizie. L'imbarco di mio padre fu causa di un altro trasloco. Perduto il diritto all'alloggio di servizio, tornammo nella casa in Salita Piedigrotta, dove avevamo trascorso gli anni a cavallo dell'inizio della guerra.



Con mio padre feci due missioni, sempre per trasporto profughi, partendo da Napoli. Una di nuovo a Cagliari e l'altra a Genova. Nella prima di esse, mio padre fu invitato a visitare ad Arborea, vicino ad Oristano, la bonifica iniziata dal Fascismo e completata dopo la guerra, che aveva consentito l'acquisizione di altre terre coltivabili e la definitiva sconfitta della malaria. Andai con lui e fummo ricevuti dal direttore, il Dott. Giuliani, mi pare si chiamasse, se ricordo bene, e fu una visita molto interessante. A bordo, in navigazione, fu un'esperienza diversa, molto più istruttiva e stimolante di quella sul *Duca degli Abruzzi*, dove ero stato più o meno un passeggero privilegiato. Sul *Garibaldi* fui invece impiegato come un marinaio, facendo i turni di guardia della durata prevista e svolgendo due incarichi, quello di timoniere e quello di vedetta, entram-

bi importanti, ma in particolare il secondo. Nei mari italiani erano state posate, durante gli anni della guerra, migliaia di mine. Le posizioni dei campi minati, anche di quelli non posati da noi, erano ormai quasi del tutto note e già erano iniziate le operazioni di dragaggio, che sarebbero andate avanti per anni, fino al completamento della bonifica. C'erano però anche mine che potevano trovarsi fuori dai campi noti e, per difendersi da esse, le navi militari di dimensioni maggiori navigavano con due paramine filati da prora estrema.

Si trattava di divergenti/immersori con cesoie sui cavi di rimorchio che avrebbero dovuto tranciare il cavo di ormeggio della mina ancorata che si fosse venuta a trovare fino ad una certa distanza dalla prora, di poco superiore alla larghezza della nave. Furono impiegate anche cesoie esplosive per le mine che erano ormeggiate con un primo tratto in catena, che le normali cesoie non sarebbero state in grado di tranciare. Il pericolo era, tuttavia, rappresentato da mine magnetiche o acustiche, posate su bassi fondali, e dalle mine vaganti, quelle che, per usura del cavo di ormeggio o per altri motivi, venivano in superficie e andavano alla deriva fino a spiaggiarsi o ad essere affondate con le armi di bordo dalle navi militari che le avvistavano. Solo in alcuni casi sporadici le pallottole delle mitragliere colpivano un urtante e la mina esplodeva.

Era importante quindi avere una serie di vedette che potessero avvistare, anche di notte, un oggetto di colore e dimensioni che rendevano il compito a dir poco arduo, in particolare in condizioni di mare agitato. Ad ogni vedetta veniva assegnato un angolo di osservazione di una trentina di gradi da esplorare con il binocolo, sistemato su di un supporto brandeggiabile, per un breve periodo di tempo (non più di mezz'ora) che consentisse di mantenere la massima concentrazione. Naturalmente i settori più delicati erano quelli di prora, che venivano assegnati ai più anziani ed esperti. Sebbene io dovessi contentarmi di quelli al traverso o addirittura di poppa, ci mettevo ugualmente la massima concentrazione e finivo le mie guardie, che mi sembravano durare tanto, con gli occhi che mi dolevano, ma soddisfatto della mia modesta collaborazione.

Nelle due navigazioni che feci con il *Garibaldi* furono avvistate tre mine. Le prime due affondarono sotto il fuoco delle mitragliere antiaeree Breda da 20 mm situate sulle sovrastrutture a poppavia della plancia, la terza, avvistata quando eravamo in prossimità del porto di Genova, esplose alle prime raffiche e qualche scheggia arrivò fino a bordo. Per fortuna nessuno si fece male, nonostante la coperta a poppava fosse gremita di profughi incuriositi, che i marinai avevano cercato invano di far entrare nei locali interni. Eravamo la prima nave militare che arrivava a Genova dopo la fine delle ostilità, eravamo attesi e la folla che si era recata al porto per accoglierci fu sollevata quando ci vide entrare in porto intatti. Temeva che avessimo urtato noi la mina quando da lontano aveva visto la colonna d'acqua dell'esplosione.

Era stata un'estate eccezionale per tutte le nuove esaltanti esperienze che avevo avuto la fortuna di fare e ripresi la scuola un po' a malincuore. Sapevo però che dovevo impegnarmi ancora di più del solito perché ormai ero in 3^a media e alla fine dell'anno scolastico avrei avuto gli esami di licenza. Pensavo quindi quasi solo a studiare quando, poco prima di Natale, del tutto inattesa arrivò la notizia che durante le vacanze sarei di nuovo imbarcato sul *Garibaldi*. Non solo, ma sarebbe stato il mio primo viaggio all'estero. La missione era di trasporto di truppe britanniche in trasferimento fra l'Italia, Malta ed Alessandria d'Egitto. Non trattandosi della solita missione per i profughi, fu necessario chiedere l'autorizzazione per il mio imbarco, che fu concessa dal Ministero.

Partimmo da Napoli subito dopo Natale, ci fermammo per qualche ora alla fonda nello Stretto di Messina e proseguimmo poi per Malta, dove arrivammo nel tardo pomeriggio. Entrammo nel Grand Harbour e stava-

mo per iniziare la manovra di ormeggio fra due boe al centro dell'insenatura, quando si avvicinarono due grossi rimorchiatori pronti a passarci i cavi ed assisterci nella manovra. Suscitando l'evidente sorpresa del personale che era in plancia e di quello degli stessi rimorchiatori, mio padre prese un megafono, si affacciò dall'aletta di plancia e urlò due volte: "No, thank you!"

Eseguire la manovra senza l'ausilio dei rimorchiatori sembrava un'impresa impossibile. Il *Garibaldi* era lungo 187 metri e si trattava di ruotarlo di 180° nell'angusta in-



senatura ed infilarlo esattamente fra le due boe che distavano fra di loro poco più di 200 metri. Non solo, ma vi erano anche altre complicazioni. Alle due boe che sarebbero state di prora a fine manovra era ormeggiato un cacciatorpediniere britannico ed a quelle che sarebbero state di poppa una fregata francese. Bisognava quindi girare sul posto. La manovra, condotta perfettamente ed anche in un tempo relativamente breve, fu seguita con stupore non solo dagli ufficiali e dall'equipaggio del *Garibaldi*, ma anche da buona parte degli uomini del caccia britannico e della fregata francese, accorsi numerosi rispettivamente a poppa ed a prora delle loro navi per godersi lo spettacolo.

Naturalmente, non m'intendeva ancora di manovre, ma compresi che avevo assistito senza dubbio a qualcosa di eccezionale, che fu per me un insegnamento importante. In seguito, nel corso della mia carriera, quando in comando, ho sempre cercato di eseguire le manovre di ormeggio con i miei mezzi, senza l'ausilio dei rimorchiatori. Forse ho anche corso qualche rischio, ma sempre entro certi limiti e pienamente cosciente di quello che facevo. Può sembrare una cosa di poca importanza ma, a parte la soddisfazione personale, sono episodi che accrescono la fiducia e le stima dei propri uomini, in particolare in quel contesto, che la mia generazione ha dovuto affrontare, nel quale il comandante non era più la figura carismatica dei nostri primi anni in Marina, la cui autorità era accettata senza riserve. I nostri uomini, con un bagaglio culturale e informativo ben più vasto di allora, guardavano ormai alle plance con una buona dose di spirito critico.

Anni dopo, mi sono imbattuto nella definizione di una “bella manovra”, formulata nel suo libro di Manovra Navale, verso la metà dell’ottocento dal Cav. Luigi Fincati, Accademico degli Agiati, Luogotenente di Vascello della Marina Regia, che riporto nelle note (4) perché la trovo molto bella e credo rispecchi quanto nella mia carriera ho sempre cercato di fare nel manovrare una nave o un’imbarcazione.

Di Malta mi colpirono il monotono colore giallo brunastro del tufo, che sembrava fosse l’unico materiale di costruzione disponibile, l’assenza quasi totale di vegetazione e la straordinaria quantità di chiese, superiore anche a quella delle nostre città nelle quali certo non mancano. Cupole e campanili imponenti dominavano ovunque il paesaggio. Nonostante l’opera di ricostruzione fosse a buon punto, erano ancora evidenti, soprattutto nella zona portuale, le distruzioni prodotte dai massicci bombardamenti italo germanici, che avrebbero dovuto preparare lo sbarco mai avvenuto. A La Valletta le vie principali erano gremite di Maltesi e di militari britannici e l’impressione complessiva era quella di un diffuso benessere e di un deciso superamento dell’atmosfera di guerra e delle privazioni che non avevano certo risparmiato l’Isola. Anche l’ippodromo era in piena attività ed ebbi occasione di assistere per la prima volta alle corse dei cavalli, ma solo allo spettacolo. Per provare l’ansia, la gioia e la delusione delle scommesse avrei dovuto attendere ancora alcuni anni.

La navigazione da Malta ad Alessandria mi offrì due nuove esperienze. La prima fu un’esercitazione di tiro con il calibro maggiore: le quattro torri, due trinate e due binate, da 152/55 con munizionamento a prima carica, ossia con il massimo potere propellente. Prima di iniziare il fuoco, ci fu un’accurata preparazione per evitare danni alle suppellettili più delicate quali plafoniere, stoviglie ed altri oggetti fragili. La mia sensazione che fosse una precauzione eccessiva svanì del tutto quando iniziò la serie di tiro. A parte il rombo assordante di ogni salva, la nave era scossa con una violenza che non mi sarei mai aspettato, una violenza tale che avrebbe certamente prodotto danni se non fossero state scrupolosamente eseguite tutte quelle azioni precauzionali che mi erano sembrate eccessive.

La seconda esperienza fu una violenta sciroccata, proprio nei giorni intorno al Capodanno, che ci costrinse a rizzare tutti gli oggetti mobili ed a ridurre la velocità quasi al minimo per evitare pericolose incappellate. Per me fu anche un test della mia resistenza al mare. Me la cavai bene, ma non posso negare di aver avvertito all’inizio una sensazione di malessere che tuttavia il giorno seguente era scomparsa del tutto.

Ad Alessandria ci fermammo un paio di giorni e trascorsi solo poche ore a terra. Le mie conoscenze furono limitate ad una sommaria visione di una città orientale con le sue moschee ed i suoi minareti, i suk, nei quali regnava una confusione indescrivibile, la quantità di gente che affollava le strade, con abbigliamenti che non avevo mai avuto occasione di vedere dal vivo e che mi sembrarono quanto meno originali.

Il viaggio di ritorno non offrì nuove esperienze, ma consolidai la mia amicizia con l’ufficiale di collegamento britannico, il Lieutenant Commander Kinnear (5), un simpatico Scozzese che mi offriva spesso dell’ottima cioccolata e con il quale feci le mie prime esperienze di impiego pratico della lingua inglese, la cui cono-

scenza era allora limitata alle lezioni serali con il “Linguaphone Conversational Course” che mio padre aveva portato con sé dall'estremo oriente. Erano una ventina di dischi con altrettante lezioni che eravamo obbligati ad ascoltare ogni sera. Dischi di quei tempi, 78 giri e grammofono che si doveva caricare a mano. Odia-vo quella pratica, ma negli anni che seguirono mi resi conto di quanto era stata utile.

Qualche giorno prima della fine delle vacanze natalizie ero di nuovo a Napoli e presto ripresi la routine scolastica. Durante la seconda parte di quell'inverno fui vittima di un "incidente" che avrebbe potuto avere conseguenze ben più gravi. Mi mangiavo le unghie e già avevo avuto qualche piccola infezione, forse favorita dalle difese immunitarie, indebolite per l'alimentazione ancora piuttosto ... diciamo frugale. Una di queste infezioni, al pollice della mano destra, fu più violenta del solito e fui mandato all'ospedale militare della Marina che era a due passi, in un vicolo sul retro del palazzo nel quale abitavamo, in Salita Piedigrotta 3. Nonostante le cure prescritte ed eseguite scrupolosamente, l'infezione non regrediva e dovetti tornare in ospedale più volte fino a che subii un primo intervento chirurgico e poi un secondo, entrambi dolorosissimi, ma che non sortirono alcun effetto positivo. Una mattina, dopo la medicazione che ormai era diventata quotidiana, fui accompagnato nell'ufficio del Direttore dell'ospedale, il Colonnello Medico Ravetta, dove erano riuniti quattro o cinque medici che discutevano del mio caso, in attesa di mio padre. Per qualche giorno a Napoli con il *Garibaldi*, era stato convocato per essere messo al corrente della situazione. Nell'attesa, pur non riuscendo a seguire nei particolari la discussione, sentii la parola "amputazione" e rimasi letteralmente senza fiato.

Quando giunse mio padre fu accolto con evidente imbarazzo dai presenti. Dopo che gli fu esposta la grave situazione che si era verificata e l'eventualità di dover amputare la falange distale, se non si fosse trovata un'altra soluzione, senza battere ciglio e senza fare alcun commento, chiese al Direttore il numero di telefono del Professor Fazio, primario di chirurgia della clinica Ruesch, una delle più note e qualificate di Napoli. Al Direttore, che replicò, ancora più imbarazzato: "Caro Iannucci, possiamo fare noi" rispose sorridendo: "No grazie, Ravetta, voi avete già fatto abbastanza." Nel silenzio generale, compose il numero, chiese del professore, gli spiegò brevemente quanto era accaduto e fissò un appuntamento per quello stesso pomeriggio. Poi mi prese per mano, salutò ringraziando ed uscimmo lasciando tutti di stucco.

Il Professor Fazio, dopo aver esaminato il mio povero dito, escluse la necessità di amputare ed espresse la sua meraviglia per il mancato ricorso alla penicillina, quando era chiaro che l'infezione fosse ormai fuori controllo. Concluse osservando che l'antibiotico, ancora di non facile acquisizione da parte dei civili, lo era certamente per i militari che potevano accedere alle ingenti risorse delle forze armate alleate. Negli Stati Uniti la produzione industriale era iniziata nel 1943, proprio per le esigenze belliche. Era quindi inspiegabile che non ci si fosse pensato. Disse di iniziare subito con la penicillina, un'iniezione da ogni tre ore, data la bassa concentrazione dell'antibiotico di quei tempi, e ci diede appuntamento per la mattina seguente.

Il giorno dopo, l'intervento fu rapido e quasi del tutto indolore. Con la lunga serie di medicazioni e di interventi subiti, il dito aveva perso gran parte della sua sensibilità. La falangetta, o quello che restava di essa, fu estratta e, dopo qualche giorno di penicillina, l'infezione regredì del tutto. Per fortuna, l'articolazione si salvò e la mancanza della falangetta, come del resto previsto dal professor Fazio, non ebbe conseguenze sulla funzionalità del dito. Data la giovane età, la cartilagine ossea, che non era stata intaccata dall'infezione, si sviluppò gradualmente fino a divenire in pratica una nuova falangetta. Rimase solo un problema estetico.

Il dito non era certo bello a vedersi, ma col tempo mi ci abituai. Anche se presi l'abitudine di nasconderlo nel pugno in alcune occasioni, finii per farlo istintivamente e non ci pensai più fino a una diecina di anni dopo, in occasione della visita medica a Napoli, per il corso di pilotaggio negli Stati Uniti, presso l'ospedale della Marina USA a Posillipo. Ci fu un vero e proprio consulto di medici e fui sottoposto a varie prove. Il dito pollice della mano destra era importante in volo poiché con esso si agiva su vari comandi, situati sulla cloche o sul volantino, per l'assetto del velivolo e per le armi di bordo. Alla fine, fu riscontrata la piena funzionalità e per fortuna l'estetica non fu messa in discussione.

A parte il problema del mio dito, l'evento dominante di quella primavera fu di carattere istituzionale: il referendum su monarchia o repubblica, programmato per il 2 giugno. Fu un evento vissuto intensamente da tutto il Paese ed anche da noi giovanissimi. Mia sorella Laura ed io eravamo entrambi per la monarchia. Lei, due

anni più di me, era attivamente coinvolta con un gruppo di amici nel sostegno al Re Umberto II che, dopo il periodo di reggenza, in seguito all'abdicazione del padre, era salito al trono da meno di un mese. Nostro padre e Costanza erano entrambi per la repubblica e Laura ed io arrivammo addirittura a scrivere loro una lettera per convincerli a cambiare idea, naturalmente senza ottenere alcun risultato. Il referendum ebbe il noto esito che provocò in noi rammarico e delusione. Come ho accennato prima, si trattava di un altro punto di riferimento della nostra infanzia che scompariva, lasciando una sgradevole sensazione di vuoto.

Nel maggio di quell'anno, il *Garibaldi* aveva iniziato un periodo di grandi lavori presso l'arsenale di Taranto. Concluso l'anno scolastico con il conseguimento di un brillante diploma di scuola media, fui spedito a Taranto a passare l'estate a bordo. Il motivo dell'originale vacanza non era tanto un premio per il diploma quanto il mio fisico. Per i miei tredici anni, apparivo gracile e vi era qualche preoccupazione sul mio sviluppo nel periodo critico dell'adolescenza. Del resto, la guerra era finita da poco e in una città come Napoli, anche se si trovava praticamente quasi tutto al fiorente mercato nero, non era facile, in particolare per una famiglia numerosa come la nostra, mettere insieme due pasti al giorno, pur se ridotti all'essenziale e ben lunghi da quelli ai quali siamo abituati oggi. Erano ancora tempi nei quali una scatoletta di "Corned Beef", un pacco di "Egg Powder" o di "Dehydrated Carrots" di provenienza forze armate USA, erano tesori accolti con gioia.

A bordo, alla mensa Comandante, sarebbe stato ben diverso, anche se non proprio come oggi. Fu così che, accompagnato dall'ordinanza, iniziai un viaggio interminabile con un treno lentissimo, dal quale era addirittura necessario scendere e procedere a piedi nel buio della notte, quando la locomotiva, naturalmente a carbone, nel suo inerpicarsi faticosamente su per le montagne della Lucania, non ce la faceva a procedere, anche con il solo peso dei passeggeri e dei loro bagagli.

Iniziai così la mia vacanza tarantina, che si rivelò il meglio che si potesse desiderare. La mattina, dopo un'abbondante prima colazione, sbucavo dal *Garibaldi* e, con la borsetta delle mie cose, fra le quali due gustosi panini generosamente imbottiti e della frutta, facevo una bella passeggiata, dall'arsenale fino al palazzo del Governo, davanti al quale era il pontile Rota dove attraccava il mezzo che faceva la spola con l'Isola di San Pietro (6), la più grande delle Isole Cheradi (*Pagina seguente*), tutta zona militare e quasi interamente ricoperta da una lussureggianti pineta. La spiaggia ufficiali era frequentatissima e feci subito amicizia con ragazze e ragazzi della mia età con i quali trascorrevo la giornata fra lunghe nuotate, giochi in mare e sulla spiaggia ed escursioni in pineta, senza un minuto di sosta.

Nel tardo pomeriggio mi raggiungeva mio padre, con il motoscafo comandante del *Garibaldi* e all'imbrunire, dopo un'ultima nuotata insieme, tornavamo a bordo, dove mi attendeva una cena luculliana.

Quasi sempre andavo subito a dormire, stanco per la frenetica attività della giornata, ma talvolta uscivo a fa-



Le Isole Cheradi e la spiaggia ufficiali sull'Isola di San Pietro

re due passi con mio padre e spesso ci fermavamo al Circolo Ufficiali. Fu così che fu necessario acquistare una giacca e una cravatta perché al Circolo giacca e cravatta erano di rigore, indipendentemente dall'età. Fu acquistata una giacca che però era di misura un po' abbondante, perché crescevo, e di lana, perché doveva servire in inverno. Facile comprendere che le serate al Circolo divennero per me un vero supplizio per il caldo che, in seguito cercai di evitare, trincerandomi sempre più spesso dietro la stanchezza, del resto comprensibile dopo un'intensa giornata di mare.

Nonostante tutti gli aspetti positivi della vacanza Tarantina, c'era ancora qualcosa che mi mancava. Qualche mese prima, avevo letteralmente divorziato il libro di Hans Hass (7) "Fra squali e coralli" e non vedevo l'ora di poter indossare maschera e pinne ed immergerti per esplorare il fondo marino, dedicandomi anche alla caccia subacquea, se fossi riuscito a trovare un'arma, anche rudimentale. Di fucili subacquei a quei tempi non se ne parlava ancora. A bordo mi trovarono un paio di pinne e letteralmente costruirono una maschera con un pezzo di camera d'aria di autocarro rossa, un pezzo di spesso cristallo circolare, due ghiere in ottone opportunamente sagomate e due perni filettati, con relativi galletti, che tenevano saldamente insieme il tutto. Così bardato, scendevo in mare e la prima volta rimasi letteralmente senza fiato.

Davanti a me un mondo nuovo, di un fascino indescrivibile, un mondo che non avrei mai potuto immaginare nelle immersioni senza maschera. L'acqua, di una limpidezza cristallina, consentiva una visibilità incredibile. Eravamo ancora lontani dai massicci insediamenti industriali che avrebbero deturpato le coste, distrutto la flora marina e reso torbide le acque del Golfo di Taranto! Ero affascinato e passavo ore ed ore ad ammirare il fondale, gli scogli, la vegetazione e le innumerevoli creature marine che mostravano curiosità e che era possibile avvicinare senza che si spaventassero. L'esplorazione del fondo e le immersioni divennero la mia attività principale, ma con la caccia non ebbi fortuna. Nonostante la fiducia delle potenziali prede, l'arma che mi ero costruito, una canna di bambù con un arpione metallico artigianale, si rivelò del tutto inadeguata e i pesci riuscivano sempre ad avere la meglio. Qualche anno dopo mi sarei preso la rivincita!

Come tutte le cose belle, anche la vacanza tarantina giunse al termine, ma mi risparmiai il lungo viaggio in treno. Mio padre mi fece imbarcare su di una corvetta, il *Sibilla*, ed ebbi un'altra occasione per una traversata su di una nave da guerra. Poco dopo il rientro a Napoli, iniziai l'anno scolastico in quarto ginnasio dai Gesuiti, nel famoso Istituto "Pontano" in Corso Vittorio Emanuele. Abitando in Salita Piedigrotta, la distanza dalla scuola era di quattro o cinque Km. Il percorso di andata era tutto in salita per cui ogni mattina ricevevo una classica banconota quadrata da una AM Lira (8) (*Nella pagina seguente*) per il tram. Il ritorno, in discesa, era da fare a piedi. Spesso il tram era pieno e noi studenti, prendendo esempio dagli scugnizzi napoletani, ci appendevamo al paraurti posteriore o rimanevamo fuori, sul predellino, evitando di fare il biglietto, e mettevamo da parte i soldi.

Questi, chiamiamoli impropriamente risparmi, servivano per andare al cinema o per le prime sigarette, che si compravano sfuse di contrabbando e che avevano un prezzo maggiore se acquistate "con lo sfizio", che consisteva nel prenderle direttamente dal décolleté della venditrice. Generalmente venivano fumate in compagnia, facendole circolare, come il calumet della pace dei pellerossa, fino a che erano ridotte ad un minuscolo mozzicone. A quei tempi, quasi tutte le sigarette non avevano il filtro e, per fumarle fino all'ultimo e non bruciarci le dita, ci servivamo addirittura di uno spillo!



Poco dopo l'inizio dell'anno scolastico, nostro padre aveva lasciato il comando del *Garibaldi*, era stato destinato di nuovo a Napoli ed aveva assunto vari incarichi, fra i quali preminente quello di Comandante della Base Navale. Per fortuna, questa volta non ci fu un altro trasloco! La scuola andava bene, ma le nuove più complesse materie, fra le quali il greco, ed il livello del profitto che pretendevano i Gesuiti non lasciavano molto tempo da dedicare ad altro. Alla fine dell'anno scolastico fui promosso con buoni voti in 5° ginnasio e tornai alla routine estiva. *Nanni* uscì dall'ibernazione, gli fu data una buona mano di coppale e ripresi le lungherie vogate, intercalate da uscite a vela, purtroppo non tanto frequenti quanto avrei desiderato, ma comunque sufficienti per affinare ulteriormente e consolidare le mie conoscenze. Alla fine di quell'estate, pur giudicandomi con il massimo spirito di autocritica, mi sentivo ormai in grado di uscire da solo. Non avrei dovuto attendere ancora molto, ma non sarebbe stato nel Golfo di Napoli.

L'8 novembre, con il nuovo anno scolastico da poco iniziato, nostro padre fu promosso Contrammiraglio e, due settimane dopo, fu trasferito a La Spezia per assumere la presidenza del Tribunale Militare. Qualche giorno dopo, preparato ancora una volta il trasloco, ci trasferimmo anche noi.

Milazzo, 7 febbraio 2010

Note:

- (1) Congedatosi il 20 gennaio del 1940, l'ex puntatore mitragliere Francesco (Ciccio) Arena era tornato da pochi mesi a casa, a Spartà di Messina, quando fu richiamato in servizio, in seguito alla dichiarazione di guerra. Il 20 giugno si presentò a Taranto e fu destinato alle mitragliere contraeree della batteria 504, sull'isolotto di San Paolo. Per interessamento di nostro padre, nel gennaio del 1941 fu trasferito a Napoli. Appena arrivato, era venuto a trovarci ed a rivedere Zina. Durante la guerra aveva preso appunti delle sue traversie, in particolare dopo l'armistizio, che ha in seguito completato e manoscritto in quaranta pagine formato protocollo a righe, con una sorprendente dovizia di particolari, una calligrafia chiara ed una ugualmente sorprendente padronanza della lingua, se si considera quale era stato il suo curriculum scolastico, limitato alle elementari ed a parte delle medie, frequentate privatamente e saltuariamente durante la guerra. Quando lo rividi, molti anni dopo, me ne dette una fotocopia, che conservo fra i miei ricordi più cari.
- (2) Per citare solo gli ultimi anni della sua storia, la splendida villa prese il nome da Lord Rosebery, eminente uomo politico britannico che ne fu ultimo proprietario privato dal 1897 al 1909, anno in cui la donò al governo del Regno Unito che, a sua volta, la donò al governo italiano nel 1932. Messa a disposizione della famiglia reale per i soggiorni estivi, fu ribattezzata Villa Maria Pia nel 1934, alla nascita della primogenita del Principe Umberto. I Napoletani, tuttavia, continuano a chiamarla Villa Rosebery così come continuano a chiamare Vial'Elena il Viale Regina Elena, sebbene rinominato Viale Gramsci dopo la guerra. Dal giugno 1944, con la nomina di Umberto di Savoia a Luogotenente del Regno, vi si trasferirono Vittorio Emanuele III e la consorte Elena, che vi rimasero fino alla partenza per l'Egitto, in seguito all'abdicazione, il 9 maggio 1946. Con legge del 1957, è stata inclusa fra i beni immobili in dotazione alla Presidenza della Repubblica.
- (3) Costruito nel cantiere San Marco di Trieste, l'incrociatore leggero "Giuseppe Garibaldi" entrò in servizio nella Regia Marina nel dicembre del 1937 e prese parte a numerose missioni durante il secondo conflitto mondiale, dopo il quale subì vari cicli di ammodernamento, l'ultimo dei quali, iniziato nel 1957, lo trasformò nella prima unità missilistica della nostra Marina. Le sue caratteristiche nel 1946 erano le seguenti:
 - Dislocamento 9.387 Tonn.;
 - Lunghezza 187 m, Larghezza 18,9 m, Immersione 6,8 m;
 - Propulsione a vapore: 8 caldaie, 2 turboriduttori, 2 eliche, potenza 100.000 HP;
 - Velocità max. 35 nodi, autonomia 4.125 miglia alla velocità di 13 nodi;
 - Equipaggio 640 (29 ufficiali e 611 sottufficiali e marinai);
 - Armamento 10 cannoni da 152/55, 8 cannoni da 100/47, 8 mitragliere da 37/54, 12 mitragliere da 20/65, e 2 lanciabombe di profondità;
 - Motto "Obbedisco".
- (4) "Una manovra, per essere ciò che in lingua marinesca chiamasi una 'bella manovra', non basta ch'essa si compia senza avarie, è d'uopo che venga eseguita nel minor tempo e nel minor spazio possibile, e ritengasi per assioma che ogni manovra per essere bella deve essere la migliore, che la prudenza soverchia è ignoranza e paura, la soverchia audacia, ignoranza e stoltezza."
- (5) Molti anni dopo, nel 1980, in comando dell'Amerigo Vespucci, durante la sosta ad Edimburgo, ricevevo gli invitati al cocktail quando un anziano signore, arrivando a bordo, mi chiese se ero il figlio del Comandante del Garibaldi nel 1946. Risposi di sì e si presentò: era l'allora Lieutenant Commander Kinnear. Fu un incontro emozionante e naturalmente lui e la consorte furono fra gli ospiti di riguardo, trattenuti per la cena nella bella sala consiglio del Vespucci, con i quali trascorsi gran parte del tempo. Per alcuni anni ci scambiammo gli auguri di Natale, poi non seppi più nulla. Era molto più anziano di me!
- (6) L'arcipelago delle Cheradi è composto dalle due isole di San Pietro e San Paolo, distanti circa 3 miglia e mezzo dal Canale navigabile di Taranto. Un tempo esisteva anche l'isoletta di San Nicolicchio, oggi scomparsa a causa della massiccia espansione industriale e della ristrutturazione del porto mercantile. Le isole hanno avuto diversi nomi e diversi padroni nel passato, dai Greci, ai Turchi, a Napoleone. Con l'unità d'Italia hanno assunto il ruolo

di difesa del fronte a mare di Taranto e su di esse sono state costruite numerose infrastrutture difensive, abbandonate dopo la seconda guerra mondiale. Fanno parte ancora oggi del demanio militare e sull'isola di San Pietro vi sono le spiagge per i familiari degli ufficiali e dei sottufficiali della Marina Militare.

- (7) *Hans Hass, nato a Vienna nel 1919, è da tutti riconosciuto come il più autorevole fra i pionieri dell'esplorazione, della fotografia, della cinematografia e della caccia subacquea. A lui si deve il perfezionamento del passaggio dallo scafandro da palombaro alla moderna attrezzatura con pinne e maschera ed al progresso degli autorespiratori e delle macchine fotografiche subacquee. Il suo primo contatto con il mondo sottomarino avvenne nel 1937 in Mediterraneo, in occasione di una vacanza sulla Costa Azzurra, durante la quale conobbe l'americano Guy Gilpatric, considerato il primo pioniere della caccia subacquea. Autore di molte pubblicazioni tecniche e resoconti delle sue numerose spedizioni, è famoso uno dei suoi primi libri "Unter Korallen und Haien" (1941 – Titolo italiano "Fra Squali e Coralli"), che ebbe notevole successo e fu tradotto in molte lingue.*
- (8) *Tra il 1943 e il 1944 nei territori italiani sotto il governo militare alleato fu istituita la valuta "AM (Allied Military) Lira". L'emissione delle banconote in AM Lire si interruppe dopo l'entrata in circolazione delle nuove banconote italiane, ma esse rimasero in circolazione ed in vigore fino al 1950.*