

Le imprese degli Assaltatori della Marina
nella II G.M.
attraverso i documenti originali dell'epoca

Volume 1

L'epopea di Villa Carmela e dell'Olterra

Testi di

Stefano Foti

Revisione

Romano Pinelli e Gianfranco Pianigiani

anteprima

visualizza la scheda del libro su www.edizioniets.com



Edizioni ETS

Con il patrocinio di:

Associazione Nazionale Arditi Incursori Di Marina - ANAIM



La documentazione contenuta in questa collana di libri a contenuto storico proviene da lascito ed è stata tramandata da operatore ad operatore dal 1945 ad oggi. I curatori dell'opera, che si comporrà di sei volumi, non appena in possesso degli storici documenti hanno deciso la loro divulgazione al pubblico, resa oggi possibile dalla entusiasta adesione al progetto della ditta C.A.B.I.-Cattaneo di Milano che generosamente sosterrà il suo totale finanziamento.

Alla ditta C.A.B.I.-Cattaneo vada la riconoscenza di tutti coloro che amano e rispettano la verità storica.



Si ringraziano:

- Contrammiraglio Massimiliano ROSSI - Comandante del Comando Subacquei ed Incursori “Teseo Tesei” della Marina Militare Italiana (COMSUBIN).
- Ardito Incursore Marco Cuciz – Presidente dell'Associazione Nazionale Arditi Incursori di Marina (ANAIM)
- Sig. Alberto Villa – Amministratore Delegato e D.G. della Ditta C.A.B.I.-CATTANEO
- Amm. Ispettore Capo Roberto Liberi – La Spezia
- C.F. Fabrizio Buonaccorsi – Capo Nucleo Pubblica Informazione di COMSUBIN
- Dr. Alessandra Borghini Edizioni ETS - Pisa

© Copyright 2021

Edizioni ETS

Palazzo Roncioni - Lungarno Mediceo, 16, I-56127 Pisa

info@edizioniets.com

www.edizioniets.com

Distribuzione

Messaggerie Libri SPA

Sede legale: via G. Verdi 8 - 20090 Assago (MI)

Promozione

PDE PROMOZIONE SRL

via Zago 2/2 - 40128 Bologna

ISBN 978-884676041-8

PRESENTAZIONE DELL'OPERA

Questo progetto editoriale si compone di sei volumi, ciascuno riguardante azioni compiute dagli Assaltatori della Regia Marina contro munite basi navali Inglesi nel corso della Seconda Guerra Mondiale, che saranno editi dal 2020 in poi.

La particolarità della collana non sono gli argomenti trattati che oggi fanno parte di una bibliografia ormai cospicua e spesso degna di nota per l'autorevolezza degli Autori, ma deriva dal fatto che la preparazione, lo svolgimento e gli esiti delle azioni sono tracciati attraverso i documenti originali dell'epoca (ordini di operazione – rapporti degli Alti Comandi – rapporti degli Operatori redatti al rientro dalla prigionia – lettere in codice ai familiari – analisi e conclusioni da parte dei vari attori che presero parte alle vicende).

La folta documentazione è giunta ai Curatori della collana tramite un lascito da parte degli Eredi di un Operatore, l'ultimo, cui sono stati trasmessi di mano in mano da Operatore ad Operatore in una lunga catena iniziata nel 1945.

Nei Curatori si è presto radicato il convincimento di rendere pubblica questa raccolta di grande valore storico (molti documenti sono inediti e altri difficili da reperire) mediante uno strumento letterario che affrontasse le vicende belliche trattate non tramite la narrativa scritta da un Autore, seppur altamente qualificato, ma attraverso la “viva voce” dei protagonisti, senza inquinamenti volontari o involontari che a volte emergono dalle trattazioni degli storici.

Decine e decine di documenti sono stati letti, analizzati e vagliati dai Curatori per selezionare quelli più interessanti e significativi sotto il profilo storico, comprendendo anche quelli più personali dai quali traspare l'umano animo dei Protagonisti.

Ogni capitolo è introdotto da un sunto degli avvenimenti trattati e dei profili dei Protagonisti in modo da aiutare il Lettore “non addetto ai lavori” a comprendere le vicende ed il contesto storico-militare in cui esse ebbero luogo.

I Curatori dell'opera sono tre studiosi della Storia dei Mezzi d'Assalto della Marina, retti da una incrollabile ammirazione verso gli Uomini che fecero la Storia dell'ardimento: Capo Istruttore A.I. (ca) Gianfranco Pianigiani, decano degli Arditi Incursori di Marina; Cav. Ten. (ca) Stefano Foti, Vicepresidente Associazione Amici del Museo Navale della Spezia; Tenente di Vascello (c) Romano Pinelli, Sommergebilista; tutti soci della Associazione Nazionale Arditi Incursori di Marina (ANAIM).

Dicembre 2020

Dedicato a tutti gli Arditi Incursori d'Italia

PREFAZIONE AL VOLUME PRIMO



Scrivere la prefazione al primo volume di questa collana che riguarda gli eroici assaltatori della Decima Flottiglia MAS della Regia Marina è sicuramente un compito arduo, ma lo è ancora di più per chi, come il sottoscritto, è cresciuto umanamente e professionalmente all'ombra di questi uomini leggendari che hanno tenuto alto l'onore dell'Italia in quegli anni e che, ancora adesso, ci fanno essere orgogliosi del nostro Paese. Quando gli amici curatori dell'opera mi hanno chiesto di scrivere queste righe, si è acceso in me un grande entusiasmo derivante dalla straordinaria passione con cui si sono dedicati a questa certosina opera di selezione di documenti inediti, ottenuti peraltro in modo rocambolesco. La sete di conoscenza, ma soprattutto il desiderio di lasciare alle nuove generazioni un'immagine quanto più veritiera delle gesta di questi valorosi "marinai", sono stati i pilastri su cui la loro opera si è fondata. Probabilmente per gli appassionati del settore non verranno svelate verità nascoste, ma mi auguro che queste rivelazioni suscitino nel lettore la stessa curiosità che gli sguardi dei curatori hanno suscitato in me quando, venuti al Varignano, nel mio ufficio mi hanno illustrato la loro ambiziosa idea. Dunque una raccolta inedita di documenti ufficiali tramandata, come accennavo, in maniera quasi rocambolesca e che aprono uno spiraglio di luce su operazioni e fatti d'armi su cui molto è già stato scritto, ma che conservano un fascino particolare proprio perché inediti e conservati gelosamente fino ad oggi. L'Ammiraglio Birindelli, medaglia d'oro al Valor Militare e fondatore del Comando Subacquei ed Incursori che ho l'onore di comandare oggi, sosteneva che «lo scopo della vita è creare, fare, dare – L'azione è gioia dello spirito», quindi la realizzazione di questo volume non può che ribadire le Sue convinzioni di allora, attualissime anche oggi ai giorni nostri. Realizzare questa raccolta di documenti inediti è stata una vera "azione" che dona gioia allo spirito di tutti noi addetti ai lavori, ma che spero susciterà curiosità nei più giovani facendoli appassionare agli uomini e ai mezzi di incursione della Nostra amata Marina.

Contrammiraglio Massimiliano Rossi

Comandante del Raggruppamento Subacquei ed Incursori "Teseo Tesei"
Marina Militare Italiana



Il Novecento fu un secolo frenetico, denso di difficoltà ma anche – forse per questo – di personaggi geniali, quasi leggendari, che dedicarono la vita all’innovazione tecnica in una inarrestabile corsa al progresso.

Grazie a questi uomini, spinti da una fervida vocazione sperimentale, presero forma audaci progetti e furono costruite macchine avveniristiche che ridefinirono i limiti tecnologici della loro epoca.

Con quelle stesse macchine, equipaggi di arditi si avventurarono in esplorazioni ed imprese belliche che richiesero il più estremo coraggio, tanto da suscitare l’attonita ammirazione del nemico.

Nelle pagine che seguono si racconta in breve dei fatti e delle persone che, con grandi sacrifici e incessante dedizione, hanno costituito la spina dorsale della C.A.B.I. Cattaneo e lasciato un segno nella Storia d’Italia.

PRESENTAZIONE

C.A.B.I. CATTANEO

Giustino Cattaneo nacque nel 1881 a Caldogno, in provincia di Vicenza, e si diplomò con lode in Studi Tecnici. Iniziò la sua carriera da progettista meccanico nelle aziende automobilistiche Bernardi e Florentia, passando poi alla Züst di Intra, sulle rive del Lago Maggiore; qui fece le prime esperienze con i motori marini, e sviluppò il motore dell'auto che si sarebbe poi aggiudicata il terzo posto nell'epica gara New York-Parigi del 1908. Nel 1905 Giustino fu assunto dalla emergente Isotta Fraschini, e in poco tempo ne divenne il direttore tecnico; collaborò con l'azienda milanese per quasi tre decenni, progettando decine di automobili tra cui l'elegantissima Tipo 8, subito divenuta un vero e proprio status-symbol per i VIP dell'epoca. A Giustino Cattaneo si deve inoltre il progetto del primo sistema frenante distribuito sulle quattro ruote. Passò poi alla progettazione e alla modifica di motori aeronautici e marini; questi ultimi furono installati, in varie versioni, anche a bordo dei celebri MAS (Motobarca Armata SVAN, poi Motoscafo Anti Sommersibile).

Commissionati dalla Regia Marina per far fronte all'incombente minaccia austro-ungarica nell'Adriatico, i MAS divennero fondamentali con lo scoppio della Grande Guerra: queste compatte motosiluranti, ideali per le incursioni nei porti nemici, si resero protagoniste di gloriose gesta belliche colpendo il naviglio avversario con sorprendente efficienza. Nel dicembre 1917 Luigi Rizzo violò il porto di Trieste con due di queste unità e affondò la corazzata costiera *Wien*, ottenendo la Medaglia d'oro al valor militare. Sulla scia di questo primo successo, tre mesi dopo il comandante Costanzo Ciano guidò l'azione nota come "beffa di Buccari", cui parteciparono anche Gabriele D'Annunzio e Rizzo stesso; sebbene nessuna delle navi attaccate affondò, il morale austriaco subì un duro colpo, amplificato dai messaggi di scherno che il Vate si premurò di lasciare, imbottigliati, a galleggiare sulle acque del porto nemico. Al rientro D'Annunzio, entusiasta delle prestazioni dei motori da lui ideati, scrisse a Giustino vibranti parole di gratitudine e ammirazione in una lettera che ancora conserviamo e nella quale compare a caratteri cubitali il motto "Memento Audere Semper" coniato per celebrare l'impresa. Di nuovo il comandante Rizzo, nel giugno del 1918, avrebbe condotto l'impresa di Premuda, silurando a morte la moderna corazzata *Szént István* e guadagnandosi così una seconda Medaglia d'oro. Terminato il conflitto, a Giustino Cattaneo venne riconosciuta la laurea ad honorem in ingegneria meccanica, in segno di riconoscenza per i servizi resi alla Regia Marina.

In campo aeronautico le invenzioni di Giustino riscossero altrettanto successo: gli idrovolanti Savoia-Marchetti S.55, consacrati pionieri delle rotte aeree a lungo raggio dopo le trasvolate oceaniche di Francesco De Pinedo (1927) e le crociere aeree di Italo Balbo (1931 e 1933), erano infatti spinti dai motori Asso serie 500 e 750 concepiti dall'ingegner Cattaneo. Gli italiani d'America scesero per le strade camminando a testa alta, fieri delle conquiste dell'Ala Tricolore che avevano impressionato il mondo intero. Le numerose lettere inviate a Giustino dai piloti testimoniano quanto il buon esito dell'impresa e il ritorno a casa erano stati, per loro, tutt'altro che scontati.

A Livorno intanto la famiglia Orlando eccellea tra i costruttori navali: proprietaria degli omonimi Cantieri, tra i primi a costruire navi d'acciaio in Italia, fu anche co-fondatrice della O.T.O. (Odero-Terni-Orlando, poi divenuta OTO Melara) e, ironia della sorte, l'ingegner Giuseppe Orlando curò la modifica dello scafo dei MAS da 12 tonnellate – impiegati anche a Buccari – risolvendo i problemi di velocità che limitavano l'impiego offensivo delle serie precedenti. Il giovane Alessandro Orlando, studente al Politecnico di Milano, fu spinto dal padre a far visita al geniale Giustino per carpire i segreti dell'ingegneria meccanica. In uno di questi incontri ne conobbe la figlia Bianca: fu amore a prima vista, e presto il loro matrimonio unì due delle famiglie protagoniste dell'evoluzione tecnica italiana. Ormai sotto i riflettori nell'industria dei trasporti, Giustino si vide offrire in contemporanea ruoli di prestigio nell'Aviazione Generale russa e in Alfa Romeo, azienda per la quale il fratello Romano Cattaneo aveva disegnato l'iconico Biscione; fortunatamente l'ingegnere accettò la proposta nazionale, e qualche anno dopo decise di avviare una propria attività a Milano. Insieme al figlio Guido, classe 1905 e a sua volta brillante ingegnere, nel 1936 Giustino fondò lo Studio Tecnico Cattaneo da cui poi sorse la C.A.B.I. (Cattaneo Applicazioni Brevetti Industriali): dal 1942 progettazione, sperimentazione, costruzione e allestimento dei Mezzi d'Assalto furono riunite dietro un unico cancello, al numero 64 di via Gallarate. Sede atipica per le costruzioni navali, Milano era però il centro del progresso tecnologico in Italia e, quando si trattava di collaudi, Idroscalo e Lago Maggiore erano a portata di mano.

Appassionato di scafi veloci, Guido Cattaneo si affacciò al mondo della motonautica come meccanico e copilota del conte Theo Rossi di Montelera; insieme parteciparono a gare di spicco come i Raid Pavia-Venezia, sfrecciando a bordo di idroscivolanti SIAI-Marchetti. Durante gli anni Trenta Guido si fece notare tra i racers, collezionando nuovi record di velocità a bordo degli scafi che progettava a quattro mani insieme all'Ingegnere Baglietto, propulsi dai motori studiati da Giustino. Il primato più strabiliante è del 1938, quando Guido planò a ben 150 km/h sulle acque del Lago Maggiore con il suo motoscafo Asso RB, che montava la trasmissione "Z" da lui ideata: grazie ad una coppia conica il moto veniva trasmesso agli assi concentrici di due eliche controrotanti. Concetto semplice ma geniale, consentiva maggiori velocità e l'annullamento del fenomeno di deriva tipico dei monoelica.

Già dalla metà degli anni Trenta, nella Regia Marina si andava diffondendo il desiderio di realizzare dei mezzi d'assalto efficaci e poco costosi, che riprendessero la filosofia della Mignatta del 1918. Ottenuta dalla modifica di un siluro e propulsa ad aria compressa, la Mignatta aveva trascinato a pelo d'acqua gli eroici ufficiali di Marina Rossetti e Paolucci fino alla *Viribus Unitis* – l'imponente ammiraglia della flotta austro-ungarica – ben protetta nel porto di Pola; raggiunta la nave, i due erano riusciti ad affondarla, minandola con una carica a orologeria. L'obiettivo era rimasto lo stesso di allora: individuare una soluzione in grado di arrecare il massimo danno al soverchiante naviglio avversario, mettendo in gioco meno uomini e risorse possibili. L'ingegner Guido – ufficiale di complemento nel corpo delle Armi Navali, poi medaglia di bronzo al valor militare – e C.A.B.I. assunsero presto un ruolo fondamentale nello sviluppo dei mezzi insidiosi e dei continui studi volti a migliorarne le caratteristiche.

Verso la fine del 1935 si iniziò a lavorare sui prototipi di un nuovo mezzo d'assalto di superficie, il "barchino esplosivo" (convenzionalmente designato MT – Motoscafo Turismo): nato da un'idea di Amedeo di Savoia-Aosta e sviluppata dal fratello, l'ammiraglio Aimone con un ristretto team di ufficiali, si trattava di un piccolo e veloce motoscafo, carico di tritolo e condotto da un solo uomo. Il pilota, infiltratosi nel porto nemico, avrebbe dovuto puntare la prua a tutta velocità verso la nave obiettivo, bloccare il timone, armare i detonatori ed eiettarsi in mare su uno zatterino pieghevole. L'impatto contro la murata avrebbe innescato una prima carica,

sufficiente per affondare il barchino; raggiunta una certa profondità, un detonatore idrostatico avrebbe poi fatto brillare la carica principale, causando danni ingenti all'opera viva dello scafo avversario. L'ingegner Baglietto, produttore degli scafi, richiese l'intervento dell'amico Guido a vari livelli: ad esempio, la trasmissione "Z" giocò un ruolo fondamentale nel garantire una traiettoria rettilinea dopo il bloccaggio del timone. Questa fu integrata con un sistema basculante che permetteva, ruotando un volantino, di sollevare le eliche dall'acqua per superare agevolmente le ostruzioni. Furono realizzati diversi meccanismi di innesco dell'esplosivo, incluso il "baffo" ideato da Guido: agganciandosi ai cavi antintrusione, faceva brillare la carica per liberare l'accesso al barchino successivo. Furono poi sviluppate diverse varianti di MT, alcune delle quali più grandi e dotate di siluri.

Ma la guerra si combatteva anche sott'acqua: già nel 1935 i capitani del Genio Navale Teseo Tesi e Elios Toschi approntarono dei prototipi di SLC (Siluri a Lunga – o Lenta – Corsa, detti anche "maiali"), che dopo alcune esercitazioni furono però accantonati. Nel 1939, con l'inasprirsi delle relazioni internazionali, la Regia Marina li rispolverò e ne commissionò a Guido Cattaneo il miglioramento per avviare la produzione in serie; C.A.B.I. fu poi eletta a partner segreto del progetto e fornitore ufficiale della Forza Armata. Diretti discendenti della Mignatta, gli SLC erano dei veri e propri semoventi subacquei, propulsi da un motore elettrico e condotti a cavalcioni da due operatori, muniti di autorespiratori ad ossigeno. Trasportati da un sommergibile (come il leggendario *Scirè* del comandante Junio Valerio Borghese, protagonista delle diverse imprese di Gibilterra e di quella di Alessandria nel 1941) o da un'imbarcazione di superficie e rilasciati nei pressi di una base nemica, vi si sarebbero infiltrati superando le eventuali ostruzioni per poi avvicinarsi furtivamente alla nave obiettivo. Gli operatori avrebbero quindi fissato la testa staccabile del mezzo, piena di esplosivo, sotto la chiglia della nave; azionata la spoletta a orologeria, si sarebbero poi allontanati silenziosamente per mettersi in salvo. Una volta esaurita la ridotta autonomia, i piloti avrebbero innescato una carica di autodistruzione per impedire la cattura del mezzo, tentando poi il rientro a nuoto. Dopo un'intensa campagna di addestramento nella segretissima base a Bocca di Serchio, gli assaltatori della X^a Flottiglia MAS della Regia Marina iniziarono a impiegare questi mezzi in missioni che sfioravano i limiti delle capacità e del coraggio umani, cancellando il termine "porto sicuro" dal vocabolario della potente Marina inglese. Dopo la fine della seconda guerra mondiale e il Trattato di pace del 1947, che proibì all'Italia di costruire e armare mezzi d'assalto navali di qualsiasi tipo, la C.A.B.I. Cattaneo si dedicò – ufficialmente – al solo mercato civile: l'ingegner Guido e il suo staff brevettarono e realizzarono molti progetti nel settore dei trasporti terrestri e marini, tra i quali un piccolo motore a scoppio per biciclette (Micro-Asso), un innovativo autocarro a trazione integrale con telaio tubolare, trasmissioni e motori di vario tipo e potenza, e uno speciale propulsore commissionato dalla Miami Shipbuilding Corporation per un suo avveniristico aliscafo.

Ma dietro le quinte il quadro era molto diverso. Nel 1946 Fiorenzo Capriotti, pilota di MTM (Motoscafo Turismo Modificato, evoluzione dei MT) nella X^a MAS della Regia Marina, catturato dagli inglesi durante l'attacco a Malta che gli valse la Medaglia d'argento al valor militare, venne finalmente rilasciato: il rifiuto di collaborare con gli Alleati gli era costato cinque anni di prigionia. Due anni dopo, un amico ufficiale del SIS (il Servizio Informazioni della Marina) lo contattò per offrirgli un incarico delicato: recarsi in Israele per formare e addestrare la prima Unità Speciale della neonata Marina israeliana: la Shayetet 13 (13^a Flottiglia). L'attività era parte del programma di supporto "ufficioso", patrocinato da Ada Sereni e approvato dal Presidente De Gasperi, che l'Italia offrì al nascente Stato di Israele. Dalla C.A.B.I. partirono sei

MTM, registrati come “motoscafi da corsa”, destinati al nuovo reparto scelto. Le esercitazioni si susseguirono per quattro mesi, mentre infuriava la guerra arabo-israeliana, e il 22 ottobre 1948 si passò all’attacco: i sei piloti della Sh-13, guidati dal comandante Yohai Ben-Nun, inaugurarono i barchini con un’azione eroica nel porto di Gaza, affondando la El Amir Farouq, nave ammiraglia della Marina egiziana, insieme a un dragamine. Questo singolo episodio ebbe un effetto devastante, e di fatto pose fine alle azioni navali egiziane contro Israele. A Capriotti, con suo grande disappunto, non fu permesso di partecipare alla missione di Gaza; una volta portato a termine il suo incarico, fece ritorno in patria ma rimase profondamente legato allo Stato ebraico e alla realtà C.A.B.I. Nel 1992 fu insignito del titolo di Comandante ad honorem della Shayetet 13 per l’importanza storica della sua segretissima avventura israeliana.

Nel 1951 decadde le clausole restrittive del Trattato di pace, e già un anno dopo fu costituito alla Spezia il Gruppo Arditi Incursori, progenitore dell’odierno Gruppo Operativo Incursori del COMSUBIN. C.A.B.I. riprese quindi il suo ruolo di “laboratorio segreto” dei mezzi speciali, il luogo dove i requisiti operativi degli Incursori alimentano l’inventiva degli Ingegneri per dare vita alle macchine subacquee più evolute al mondo.

In quel periodo l’Ingegnere Bruno Orlando, nato nel 1929 da Alessandro Orlando e Bianca Cattaneo, fece il suo ingresso in C.A.B.I. Qui lavorò per decenni al fianco dell’affezionato zio, finché Guido si spense nel 1984. Bruno divenne proprietario e Presidente, incarichi che avrebbe assolto con fervente passione, tenendo alto il prestigio dell’azienda e ricevendo, per il suo operato, la medaglia d’oro al Merito di Marina. Bruno fu un imprenditore illuminato, dotato di grande carisma, e dimostrò la sua solidità morale anche nei momenti più bui. Quando ad esempio, nei primi anni ’90, l’azienda cessò la produzione in ambito civile per dedicarsi in esclusiva al settore militare, C.A.B.I. visse anni di incertezze e gravissime difficoltà finanziarie, ma la leadership dell’ingegner Orlando mantenne i suoi dipendenti coesi, ottimisti e determinati a superare la crisi. Bruno purtroppo morì nell’agosto 2017, ma questo ed altri episodi hanno rafforzato lo spirito dell’azienda e la consapevolezza dei suoi dipendenti a tutti i livelli, trasmettendo anche ai nuovi assunti l’imprinting di lottare ad ogni costo per mantenere viva la Sua amata C.A.B.I.

Già dai primi anni del nuovo millennio la Società estese il suo campo d’azione, sviluppando il CABAT, un veloce RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat) da 11 m per operazioni controterrorismo e lo SHELTER, un contenitore speciale per il trasporto di materiali tattici all’esterno dei sottomarini. Nel 2015 la situazione dei fondi per la Difesa si aggravò e le Autorità nazionali incoraggiarono CABI – che aveva sempre lavorato in totale isolamento per tutelare il segreto di Stato – a trovare fonti di sostentamento complementari. Ufficialmente autorizzata ad esportare il CABAT, lo SHELTER e un nuovo veicolo subacqueo di ultima generazione verso Paesi amici, la “bottega del ciclista” – come la definiva l’ingegner Orlando – è quindi entrata a tutti gli effetti nel mercato globale della Difesa. Forte di 80 anni di esperienza e da sempre votata all’innovazione, C.A.B.I. si è guadagnata una posizione di vertice tra i produttori mondiali di Mezzi Speciali.

Dopo la scomparsa dell’Ingegnere Orlando la presidenza dell’azienda passò ad Alberto Villa, già Amministratore Delegato dal 2015. Alberto iniziò la carriera in C.A.B.I. come disegnatore a diciassette anni, quando suo padre Pierangelo – uomo energico e risoluto – era il capo della Produzione; correva l’anno 1980 e ancora l’elaboratissima Alfetta 2000 di Guido Cattaneo varcava rombando il cancello della C.A.B.I. Dopo qualche anno di gavetta, Alberto diventò progettista e fu incaricato della submarinizzazione dei primi sistemi elettronici da installare sui Mezzi Speciali. La costante sete di conoscenza lo fece crescere professionalmente e negli

anni ricoprì diverse posizioni in azienda tra cui Direttore della Qualità, Direttore Tecnico e Direttore Generale.

Da sempre appassionato di storia militare, Alberto ha accolto con entusiasmo l'iniziativa dei curatori Stefano Foti, Gianfranco Pianigiani e Romano Pinelli per la realizzazione di questo ambizioso progetto editoriale.

Composto di sei volumi, *Le imprese degli Assaltatori della Marina nella II G.M. attraverso i documenti originali dell'epoca* svelerà, grazie ad incartamenti finora dimenticati, nuovi tasselli di quel misterioso mosaico che è la vera storia dei Mezzi Speciali e dei loro impavidi equipaggi.

SOMMARIO DEL VOLUME PRIMO

Capitolo 1	
Introduzione al capitolo	19
Antonio Ramognino: un eroe dimenticato	25
Capitolo 2	
Introduzione al capitolo	75
L'impegno di Antonio Ramognino attraverso la sua corrispondenza con le Autorità della Regia Marina	77
Capitolo 3	
Introduzione al capitolo	111
Operazione G.G. 1 – 14 luglio 1942. Nuotatori d'assalto	113
Capitolo 4	
Introduzione al capitolo	149
Operazione B.G. 5 – 8 dicembre 1942	
Siluri a lenta corsa e operatori da piroscafo <i>Oltterra</i>	151
Appendice 1	
Introduzione all'appendice	175
Operazione B.G. 4 – 20 settembre 1941	
Siluri a lenta corsa e operatori trasportati da Smg. <i>Scirè</i>	177
Appendice 2	
Introduzione all'appendice	191
Stralcio delle memorie autografe e inedite di Capo Luigi Bertoncini, Agente SIS Marina a Madrid ai tempi di Villa Carmela e dell' <i>Oltterra</i>	193
I curatori	233

PIANO DELL'OPERA

Le imprese degli Assaltatori della Marina nella II G.M.
attraverso i documenti originali dell'epoca

Volume 1:

- L'EPOPEA DI VILLA CARMELA E DELL'OLTERRA;
- ANTONIO RAMOGNINO: UN EROE DIMENTICATO.

Volume 2:

- LE AZIONI DI HUELVA;
- L'AFFONDAMENTO DEL *GONDAR*;
- LA SFORTUNATA MISSIONE DI BORG PISANI;
- LA FIGURA MITICA DEL COM.TE TODARO.

Volume 3:

- L'AZIONE DI SUDA E LETTERE CIFRATE DEGLI OPERATORI P.O.W. ALLE FAMIGLIE

Volume 4:

- ALESSANDRIA: VERITÀ E MITO;
- CORRISPONDENZA ITALIANA ED INGLESE, UFFICIALE E NON;
- RUOLO DI CUNNINGHAM SULLA *VALIANT* DAI DOCUMENTI ROYAL NAVY

Volume 5:

- IL GLORIOSO INSUCCESSO DI MALTA;
- LE RELAZIONI DEGLI OPERATORI: EROISMO ED ERRORI;
- RAPPORTI DEGLI OPERATORI

Volume 6:

- AVIOLANCI MAI REALIZZATI E RAPPORTI TRA I VERTICI;
- LA DECIMA DEL NORD ATTRAVERSO INTERROGATORI DI GAMMA P.O.W.
- RELAZIONE DEL DOPOGUERRA DELL'AMMIRAGLIO DE PACE.

Edizioni ETS
Palazzo Rancioni - Lungarno Mediceo, 16, I-56127 Pisa
info@edizioniets.com - www.edizioniets.com
Finito di stampare nel mese di gennaio 2021