



Foto Velio Cioni

*Un gruppo di marinai sbarca dall'incrociatore Garibaldi, per l'ultima volta. L'equipaggio del Garibaldi era di circa cinquecento uomini; dal momento in cui si è deciso che l'unità andasse in disarmo, l'equipaggio è stato smobilitato a settori. L'incrociatore era in servizio da 34 anni.*





# IL DRAMMA DELLA MARINA ITALIANA

Altre 34 unità della Marina militare stanno per andare in disarmo e non ci sono né i fondi né un programma per sostituirle: questo è solo il primo risultato di una politica che minaccia di disperdere l'immenso patrimonio tecnico, economico e morale accumulato dai nostri uomini di mare in un secolo di lavoro e di esperienza.

dal nostro inviato Giuseppe Grazzini

*Taranto, marzo*

**L**a cala di prora dell'incrociatore *Garibaldi*, un pozzo stretto e profondo, lamiere e bulloni incrostati di grigio. È tanto che nessuno ripassa la vernice. È tanto che la ruggine aspettava: ora morde, rossa e feroce. Si scende uno per volta, mani e piedi, aggrappandosi alla scaletta di ferro.

Dal basso, nel buio, si accende una lampada. La cala è un vespaio di celle sovrapposte dove gli uomini si muovono carponi, attenti a non far cadere il materiale sugli altri che stanno di sotto: sono cime, braghe, fanali, bozzelli, parabordi, pentole, imbuti, grattuge, scope, stracci, le mille cose diverse che servivano alla nave e alla gente. Ora non servono più, l'incrociatore *Garibaldi* muore: come muoiono le navi da guerra, a poco a poco, dal giorno che il ministero decide di metterle in disarmo al giorno che si ammaina la bandiera per l'ultima volta, allora la nave non è più una nave, è soltanto un rottame da demolire, eppure qualcuno andrà ancora a bordo per mesi a fare l'inventario di quelle mille cose, perché ognuna aveva un nome, un numero, un prezzo, e il conto deve tornare.

« E scritto tutto qui », mi dice il nocchiere Tomasso Valenzio, di anni 28, da Acquafondata. È un sottufficiale capocarico, responsabile del materiale restato qui nella cala di prora: mi mostra il suo quaderno di dotazione, un grande registro compilato a mano, con diligenza.

« Io controllo sul quaderno », dice, « e poi riempio il modello 51. Il comandante vede se è giusto, e poi firma. Allora il modello 51 va alla Giunta di Verifica, e loro mettono in chiaro ».

« Cioè? »

« Se noi per esempio avevamo cinquanta gavitelli e ne restituiamo quarantotto, loro debbono vedere in che stato sono i quarantotto e perché ne mancano due ».

« E lei deve contarsi ogni cosa? »

« È naturale, sono io che rispondo di questa roba: la roba costa, e quasi tutto è ancora in ordine ».

Ritorno in coperta, il nocchiere Tomasso resta giù nella cala, conta golfari e molinelli d'afforco, eliografi e zuccheriere, tegami e quantoni da mancinante, barattoli di mastice e gomitolini di spago, ogni pezzo tante lire, ha pagato il governo: ma il nocchiere Tomasso



## Stivali e logaritmi possono ancora servire

segue dalla pagina 29

sa che anche lui è il governo, tutti sono il governo quando c'è da pagare, e sta attento per questo. Come lui gli altri capicarico della nave ripassano la roba e le carte, c'è il capocarico segnalatore, il torpediniere, l'elettricista, il contabile di macchina, il carpentiere. Il carpentiere ha in dotazione anche i cimeli di Garibaldi, una sciabola, una roncola, un orologio, sarà un problema scaricare questo materiale.

Perché quando una vecchia nave da guerra va in disarmo ce n'è sempre una nuova che prende il suo posto, e quasi sempre anche il nome, e i cimeli legati a quel nome. Ma è del tutto improbabile che la Marina italiana abbia un altro incrociatore, e questo del *Garibaldi* non è il solo caso. Entro il 1971 andranno in disarmo altre trentatré unità: il « supercaccia » *San Marco*, il caccia *Lanciere*, il sommergibile *Calvi*, le navi ausiliarie *Stromboli* e *Vesuvio*, le corvette *Altair* e *Andromeda*, nove corvette della classe *Ape*, due dragamine, tre navi trasporto, undici rimorchiatori e la nave idrografica *Staffetta*, l'ultima che era rimasta.

Un programma di nuove costruzioni non c'è. Perché mancano i fondi, si dice. Ma i fondi mancano soprattutto perché si amministra il denaro dello Stato come elemosina e non come investimento, perché chi decide non conosce i problemi, op-

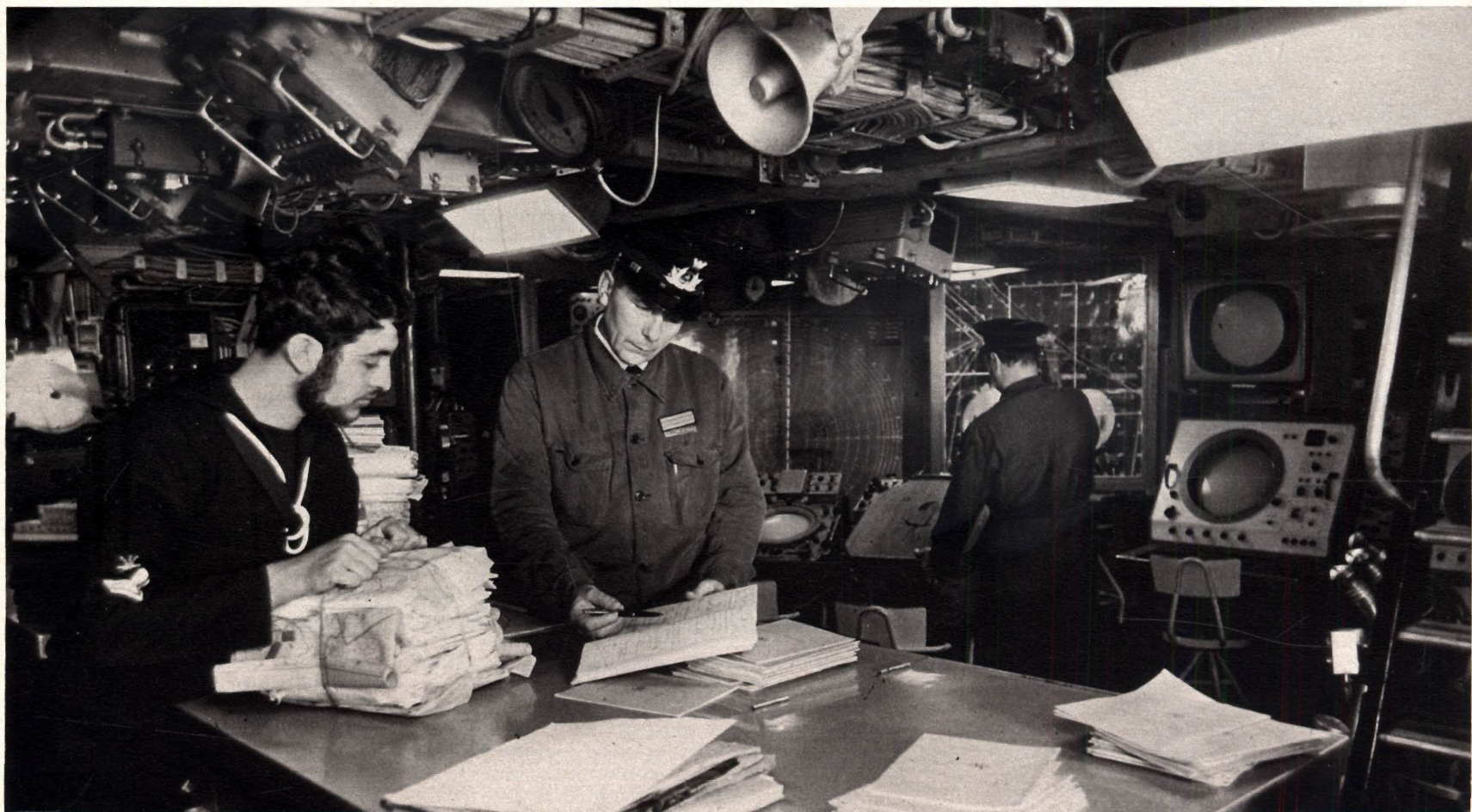
pure non vuole conoscerli, gli basta di tacitare qualcuno dei postulanti spartendo quel poco che c'è di giorno in giorno, pur di arrivare alla sera.

Con questo sistema non ha più nemmeno un senso parlare di poco o di molto: bisogna dire soltanto, con crudele franchezza, che è inutile tutto, e soprattutto quando si tratta della Marina militare. Qualcuno ha scritto che bisogna favorire la Marina: non serve a niente, bisogna prima capire cos'è, capire e poi scegliere. Un reggimento di fanteria, per esempio, può avere in dotazione armi più o meno efficienti. Può avere un supporto più o meno ricco di automezzi, di collegamenti, di depositi. In ogni caso, tuttavia, può sempre operare utilmente. I reparti dell'Esercito che in questi anni sono stati impiegati a Longarone, a Biella, a Firenze, lavoravano con le ruspe. Quando non c'erano le ruspe andavano avanti con le vanghe, quando non c'erano le vanghe si arrangiavano con le mani, e comunque rendevano un servizio utile. Anche quando quei ragazzi non stavano più in piedi e si sdraiavano per terra rendevano un servizio utile, la gente li guardava e si faceva coraggio. Ma un marinaio senza nave non rende alcun servizio, non può renderlo.

Allora occorre la nave, e si comincia a spendere. Molto. Una motocannoniera costa dieci miliardi. Un cacciatorpediniere



Una squadra di marinai procede all'inventario degli indumenti in dotazione all'incrociatore *Garibaldi* (foto sopra). Nella foto sotto: si raccolgono le pubblicazioni e i registri della sala operativa. Prima di essere materialmente demolita, la nave deve restituire ai depositi della Marina tutto ciò che può essere ancora utilizzato su altre unità: è un lavoro di controllo minuzioso, che richiede mesi e talvolta anche anni.





convenzionale costa cinquanta miliardi. Un sommergibile nucleare centocinquanta miliardi. Ma questo è solo l'inizio. Perché la nave non è una caserma che si costruisce una volta per tutte, e poi ci si può dormire e far ginnastica anche per duecento anni: è uno strumento che deve essere tenuto continuamente in efficienza altrimenti scade, cioè costa sempre di più per essere riparato, serve sempre di meno quando ce n'è bisogno, e infine non dura tutto quel tempo che potrebbe.

Si continua a spendere. Anche se la nave è ferma agli ormeggi. Soltanto perché esiste (e facendo economia) un incrociatore costa un milione al giorno: le unità minori non costano molto di meno. Ma non basta. Come è assurdo pensare un marinaio senza nave è assurdo pensare una nave senza basi e servizi a terra. Un insieme di strutture e di impianti generali e particolari, tecnici da formare e da specializzare per anni, un patrimonio di valore incalcolabile. Un tutto che deve ancora una volta essere tenuto in efficienza comunque e sempre, altrimenti è inutile aver pagato i conti fino a quel momento, sarebbe stato meglio non cominciare nemmeno. E allora bisogna continuare a spendere, non c'è alternativa.

A questo punto qualcuno potrebbe domandarsi se mantenere una Marina militare non sia un lusso che l'Italia non debba permettersi più. A che serve una Marina militare? Il discorso è lungo e difficile, soprattutto perché in Italia né i politici né l'uomo della strada si sono mai accorti di vivere su una penisola. Ma basterebbe rispondere che tutti i Paesi del mondo, anche meno marittimi del nostro, curano gelosamente le proprie Marine: tutti senza ragione?

La Francia ha tre portaerei e una portaelicotteri, un incrociatore, tredici caccia lanciamissili, sette caccia, 20 fregate e corvette, tre sommergibili lanciamissili a propulsione nucleare, 20 sommergibili convenzionali. La Germania ha tre « supercaccia » lanciamissili, nove caccia convenzionali, otto fregate, 23 sommergibili. La Svezia, Paese neutrale, ha un incrociatore, otto caccia, sei fregate, 24 sommergibili. L'Olanda ha due incrociatori lanciamissili, due supercaccia lanciamissili, 12 caccia convenzionali, 12 corvette e fregate, 8 sommergibili.

L'Italia ha tre incrociatori e quattro caccia lanciamissili, sei caccia convenzionali (ma due erano già ferrovicchio quando ce li hanno dati gli americani), dieci fregate e otto corvette nuove o quasi nuove (sedici anni di esercizio al massimo). Ha cinque motocannoniere, le ultime

di una intera flotta. Soltanto la Jugoslavia, per fare un paragone abbastanza vicino, ha quaranta motocannoniere in perfetta efficienza, più tutto il naviglio che fa servizio nelle zone di pesca con altrettanta efficienza, come fanno i nostri pescatori di San Benedetto del Tronto: qualcuno di loro è stato ucciso, per questo. La consistenza globale della Marina italiana non arriva alle centomila tonnellate. Il minimo previsto dai programmi della NATO per le sole funzioni di appoggio alla flotta alleata era di duecentomila tonnellate. Il doppio, e soltanto considerando la quantità. La qualità è un altro discorso, molto più grave.

Perché abbiamo anche delle unità nuovissime, costate centinaia di miliardi, ma non c'è affatto da rallegrarsi. C'è da chiedersi, anzi, se non sia stata una spesa inutile, come è inutile tutto ciò che non proviene da una scelta precisa, da un'idea chiara.

#### Bisognava preparare un programma di costruzione in serie

Le poche unità aggiornate della Marina italiana sono scese in mare con questo precedente di incertezza. Sarebbe stato necessario un programma di costruzione in serie e ci si è ridotti alla costruzione di un esemplare o due. Ovviamente le enormi spese, che nella serie si sarebbero progressivamente alleggerite come la spesa del tetto si alleggerisce nel numero degli appartamenti, sono finite tutte su quell'esemplare. E se erano due non si è risparmiato lo stesso, nemmeno quel poco. Perché allora si sono scatenati i politici e hanno preteso che delle due unità una fosse costruita in un cantiere del Nord e una in un cantiere del Sud, queste sono le cose che servono a loro, quando passano alla domenica per le strade dei loro paesi, e vorrebbero sembrare Gesù Cristo o re Ferdinando: ma non servono alla Marina e non servono al contribuente, che debbono pagare due impianti invece di uno.

Si dirà tuttavia che la costruzione di serie non sempre è possibile e ragionevole. Si dirà che se la Marina ha bisogno di due navi è privo di senso costruirne dieci, e anche questo sembra un discorso giusto. Ma non lo è. Se la Marina ha bisogno di due navi è giusto costruirne anche venti, ben inteso per venderne diciotto all'estero, così che quelle ultime due restino in casa senza essere costate niente, e forse anche avendo portato un utile.

Troppo difficile? La Francia ha messo insieme la flotta più potente del Mediterraneo proprio

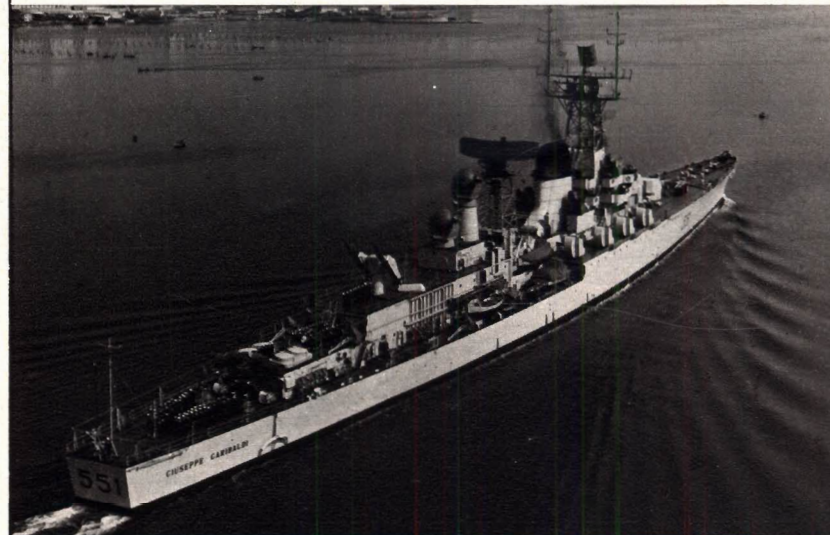


L'incrociatore Garibaldi durante l'ultima guerra.

#### CON QUESTA NAVE ERA NATA LA NUOVA MARINA

L'incrociatore Garibaldi era stato impostato ai cantieri Odero Terni Orlando il 28 dicembre del 1933. Varato il 21 aprile 1936 entrò in linea il primo dicembre del 1937. Dislocava 952 tonnellate, aveva una velocità di 33 nodi e una autonomia di 4125 miglia. Costava 89 milioni e 750 000 lire. Lo scafo era di nuovissima concezione e così l'armamento. Insieme col gemello Duca degli Abruzzi era considerato come la migliore unità nella classe degli incrociatori leggeri. Durante la guerra, il Garibaldi prese parte alle operazioni di sbarco in Albania e alle battaglie di Punta Stilo e di Capo Matapan. Il 28 luglio del 1941, colpito da un siluro, imbarcò 700 tonnellate d'acqua ma riuscì a rientrare alla base con i propri mezzi dando prova di eccellenti qualità nautiche. Dopo la guerra la Marina decise di trasformarlo in lanciamissili: era l'unica unità adatta per tale trasformazione che consentì all'Italia di accedere alla nuova tecnologia missilistica americana gratuitamente, mentre altri Paesi (come la Germania, la Francia, l'Inghilterra) investivano centinaia di miliardi per farsi un'esperienza partendo da zero. Reso questo ultimo servizio, il vecchio incrociatore non poteva che concludere la sua carriera: infatti mantenerlo in vita sarebbe stato senz'altro contrario alla logica e all'economia. Ma sicuramente è altrettanto contrario alla logica e all'economia che nessuna nuova unità prenda il posto di questa e delle altre navi che di anno in anno raggiungono gli ultimi limiti di età e debbono essere avviate ai cantieri di demolizione.

Il Garibaldi trasformato in nave lanciamissili.







vi siete accorti che il raffreddore  
ha perso importanza?

tutto merito dei fazzoletti Tempo

I fazzoletti Tempo li usate una volta sola. Poi li buttate via, insieme ai milioni di microbi. E sono così morbidi che non irritano il naso. La loro super resistenza è dovuta a 4 strati di cellulosa. Ma non basta. I fazzoletti Tempo li trovate anche nel tipo al mentolo. Un pacchetto di 20 fazzoletti costa 100 lire. La confezione economica da 60 fazzoletti a sole 270 lire.



TEMPO: Fazzoletti  
Veline cosmetiche  
Salviettine rinfrescanti Lavex

Concessionaria esclusiva: HERBA - ITALY S.p.A. - Via Montecuccoli, 32 - 20147 Milano

## LA MARINA ITALIANA (continuazione)

con questo sistema. La Francia vende i suoi sommergibili classe *Daphné*, vende le sue fregate classe *Commandant Rivière*, vende cannoniere lanciamissili, dragamine, mezzi da sbarco. Anche la Germania occidentale si è messa sulla medesima strada, per ora vende soltanto sommergibili da mille tonnellate e motocannoniere, ma dal prossimo anno manderà in giro per il mondo i suoi addetti navali con un campionario molto più vasto.

I clienti non mancano, sono decine di Paesi dall'Africa al Sud America, dal Mediterraneo all'Oceano Indiano: Paesi che non hanno ancora raggiunto un livello industriale e tecnologico sufficiente per rendere economica una produzione così particolare come è quella del naviglio da guerra e che quindi debbono rivolgersi all'estero.

È doloroso considerare che un tempo si rivolgevano a noi, soprattutto a noi. I cantieri italiani hanno avuto una lunga tradizione di altissimo prestigio nelle forniture di naviglio alle altre Marine militari.

Basterebbe la sola storia delle navi tipo *Garibaldi*, per documentarlo. La prima di queste unità venne impostata nel 1893 con una gemella che avrebbe dovuto chiamarsi *Varese*. I lavori erano appena iniziati quando il governo argentino chiese a quello italiano di acquistare le due navi: la prima conservò il nome di *Garibaldi*, la seconda ebbe quello di *General Colon*. La Marina impostò subito altre due unità dello stesso tipo: ancora l'Argentina volle la prima (fu battezzata *General Belgrano*) e la Spagna volle la seconda (fu battezzata *Cristobal Colon*). La Marina italiana impostò allora quattro unità, sempre dello stesso tipo: una fu acquistata ancora dall'Argentina (il famoso incrociatore *General Pueyrredon* rimasto in servizio fino al 1954) e finalmente le altre tre restarono alla flotta nazionale: furono il *Garibaldi*, il *Varese* e il *Francesco Ferruccio*. Ogni unità costava 12 milioni 531.210 lire: costava agli altri, naturalmente, ma gli altri erano ben contenti di pagare così come gli oculati amministratori di allora erano ben contenti di vendere. Infatti poco dopo l'iscrizione delle tre unità nei ruoli della nostra Marina, il governo argentino ordinò ai nostri cantieri altre due gemelle, gli incrociatori *Rivadavia* e *Moreno*, che vennero poi ceduti al Giappone e ribattezzati *Kasuga* e *Nisshin*.

### Avevamo un'ottima clientela estera

Da allora in poi l'Argentina continuò a servirsi regolarmente dei nostri cantieri: nel 1930 ordinò altri due incrociatori, il *Veinticinco de Mayo* e l'*Almirante Brown*, due anni più tardi tre sommergibili. Intanto la qualità del nostro lavoro apriva altri mercati. Vendevamo sommergibili al Brasile, incrociatori alla Grecia, cannoniere e siluranti all'Iran, cannoniere al Paraguay, cacciatorpediniere, sommergibili e navi appoggio alla Romania, incrociatori, torpediniere e posamine al Siam, torpediniere e fregate alla Spagna, cacciatorpediniere e sommergibili alla Turchia, cannoniere e dragamine all'Uruguay e al Venezuela. Vendemmo persino un incrociatore (il *Tashkent*) e due navi pattuglia all'Unione Sovietica: nel 1935, in pieno regime fascista, quando tutto avrebbe potuto sembrare verosimile meno che fabbricare armi per i comunisti. Ma perché no, dal momento che l'Unione Sovietica pagava come qualsiasi altro Paese del mondo consentendo così un migliore armamento nazionale? E perché no, se armarsi allo stesso livello è già di per sé un deterrente?

Persino i gerarchi fascisti capivano queste cose, nonostante tutto e nonostante la rivalità viscerale che li opponeva agli uomini della Marina. Ma dopo di allora non si è capito più nulla del dovere che era rimasto, il dovere di fare economia. Intorno agli anni cinquanta sembrò annunciarsi una certa ripresa. Per la prima volta gli uomini della Marina sperarono di poter imporre il loro punto di vista: sempre lo stesso, cioè affrontare il problema con larghezza di vedute, sfruttando il capitale delle attrezzature e della preparazione tecnica, qualificando attraverso il servizio militare nuove leve di specialisti, recuperando a tut-



ti i costi la clientela estera, tagliando senza pietà su ogni spesa inutile. Qualche cosa cominciò a muoversi. I cantieri costruirono tre corvette per la Danimarca e due per l'Olanda, sei fregate per il Venezuela, tre per l'Indonesia. Poi vi fu una piccola commessa di siluranti per Israele e si dice che questo impressionò terribilmente alcuni dei nostri uomini politici.

Forse fu soltanto una coincidenza. Qualcuno dice che anche l'arrivo della flotta sovietica nel Mediterraneo può essere considerato come una coincidenza. Di fatto, la ripresa della nostra Marina si spense, soffocata da una politica sempre più chiusa.

#### Troppe basi, poco servizio, molte spese

I risultati di questa politica si vedono oggi con disperante chiarezza. La Marina militare esiste, perché evidentemente nessuno potrebbe abolire *tout court* le Forze Armate della Repubblica. Ma esiste paralizzata nelle iniziative e inchiodata a un bilancio che porta necessariamente alla rovina il capitale morale, tecnico ed economico dell'Istituto. Il bilancio complessivo delle Forze Armate ammonta a 1656 miliardi. L'Esercito assorbe il 42 per cento di questo bilancio. L'Aeronautica il 22 per cento. La Marina il 15 per cento. Inutile sperare in una revisione. Al vertice supremo delle Forze Armate, fino dalla costituzione del Regno d'Italia, c'è sempre stato un uomo di terra e mai un uomo di mare. Nessun altro Paese del mondo insiste in questo pregiudizio, legato ai secoli in cui le fanterie venivano mandate al macello perché i generali potessero portare più avanti di qualche millimetro le loro bandierine sulle carte topografiche. In alcuni Paesi la rotazione degli esponenti delle tre Armi obbedisce a linee politiche e strategiche variabili: per esempio in Germania. In altri, come in Inghilterra, avviene regolarmente ogni tre anni. In Italia non avviene e basta. Ma il problema di fondo non è poi nemmeno questo, è di come si spende il poco denaro della spartizione. Perché si spende male, e perché, a questo punto, è quasi impossibile spenderlo meglio.

La Marina dispone di 255 miliardi l'anno. Centosessantasette di questi miliardi vanno via soltanto per il personale militare e civile. Buona parte di questo personale è inutile, ma non si può nemmeno pensare ad un possibile ridimensionamento.

La Marina, per esempio, deve mantenere dodici basi navali: non è un segreto per nessuno che ne basterebbero due. Ma le altre dieci? E la gente dei paesi che, bene o male, vivono intorno a quelle basi? Sono problemi sociali e umani enormemente complessi, da valutare e da risolvere con estrema attenzione. Ma fino a che punto può e deve risponderne la Marina militare? Fino a qualche tempo fa, per esempio, la Marina aveva due scuole per gli equipaggi, una alla base de La Maddalena e una a quella di Taranto. La decisione di creare un solo centro di addestramento a Taranto è apparsa perfettamente logica, perché verrà dimezzata la spesa mentre si avrà un servizio migliore. Ma i duemila marinai che andavano in franchigia a La Maddalena non ci andranno più. E il piccolo centro ne avrà un danno. È giusto che in qualche modo il danno sia compensato: ma chi deve compensarlo? Ancora la Marina, che ha dovuto andarsene appunto per tagliare una spesa inutile? Troppe basi, poco servizio. Poco servizio, molte spese, e sono ancora inutili. La base, in teoria, assiste la nave. La nave arriva e trova quello che le serve, al prezzo più basso. Sembra facile, naturale. E invece avviene il contrario. La nave arriva e non trova. Ha bisogno per esempio della corrente elettrica, ma la base ha un impianto insufficiente, che nessuno del resto può adeguare perché i fondi bastano appena a mantenere il personale. Allora la nave deve provvedere per proprio conto, con la centrale di bordo. La luce si accende, gli impianti funzionano. Ma il costo della corrente prodotta dalla centrale di bordo è molto superiore a quello di una centrale di terra. Inoltre la centrale di bordo ha una durata in-

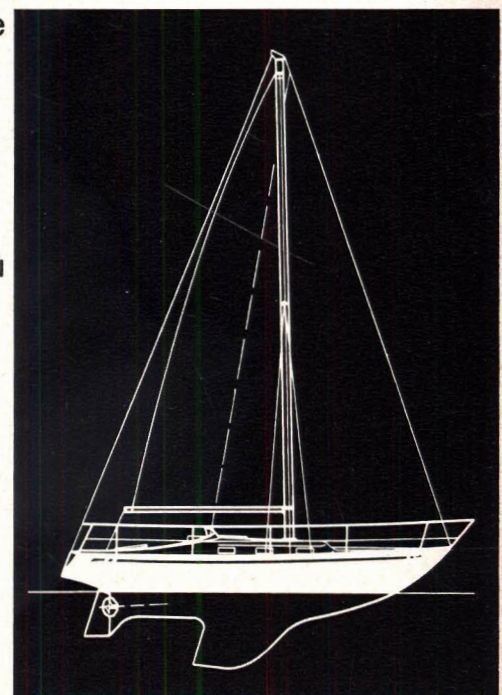
segue



## Alpa, a tu per tu col mare

# Già nel nome il prestigio

Il prestigio di chi vanta nel settore un'esperienza a livello europeo. Di chi ha vinto le prove più competitive nel mondo: sia dal punto di vista sportivo, sia dal punto di vista razionalità e comfort. Di chi vi offre la comodità in più di un commissionario in ogni angolo d'Italia.



Successi 1971:  
oggi vi presentiamo Alpa 8,25

 **alpa** Tante vele per ogni esigenza

26010 OFFANENGO (Cremona) - TEL. (0373) 78151/2/3 - 78266



pt/71



(Inserzione)

# VI SONO LIMITI ALLA POTENZA DELLA MEMORIA?

### Curiosa esperienza su un treno rapido

Salii alla svelta nel primo scompartimento che trovai vuoto. Non sospettavo affatto che proprio lì avrei incontrato un invisibile compagno, che mi avrebbe tenuto sveglio fino al mattino.

Il treno s'avviò lentamente. Guardai sfilare le ultime luci di Milano, poi mi misi comodo, aspettando il sonno. Scorsi allora, sul sedile di fronte al mio, un libro già letto da qualche viaggiatore.

Macchinalmente allungai la mano e lo presi. Ne scorsi le prime righe. Le prime pagine. Pochi minuti dopo lo seguivo con passione, come avrei ascoltato il racconto d'un amico che mi rivelasse un tesoro.

Venni a sapere, così, che ciascuno di noi possiede una grande memoria. Una memoria che gli permetterebbe di realizzare le più fantastiche imprese. Ma seppi ancora che sono rare le persone che sanno servirsene. Ecco perché rare sembrano quelle dotate di una memoria di ferro. Nel libro trovai pure spiegato, a mo' d'esempio, come anche l'individuo meno dotato possa ricordare con facilità, per sempre, e dopo una sola lettura, nozioni astruse e complicate come l'elenco delle cento principali città del mondo, col numero degli abitanti.

Mi parve inverosimile l'idea stessa di poter ficcare nella mia povera testa di quarantenne quelle interminabili serie di cifre, date, città e re che mi avevano fatto impazzire quando andavo a scuola, con una mente ben più fresca. Comunque, decisi di verificare se quanto prometteva il libro fosse esatto.

Detto fatto, tirai fuori dalla mia valigia un orario ferroviario. Cominciai a leggere con calma, nel modo prescritto, il nome di cento stazioni fra Milano e Palermo.

Constatai così che mi bastava una sola lettura, per riuscire a ripetere tutto l'elenco nell'ordine in cui l'avevo letto, e anche nell'ordine inverso, dall'ultima città alla prima. Potevo anche indicare istantaneamente la rispettiva posizione di qualsiasi città: dire per esempio quale fosse la 27a, o la 84a, o la 36a. Quei nomi erano ormai profondamente scolpiti nella mia memoria.

Restai sbalordito dallo straordinario potere che avevo conquistato. In breve, passai l'intera nottata a tentare nuovi esperimenti, sempre più complicati: ebbene, non riuscii a trovare limiti alle mie capacità.

Naturalmente, non mi limitai a divertenti scherzetti. L'indomani stesso utilizzai in maniera più pratica e proficua ciò che avevo imparato sulle leggi dello spirito. Riuscii così a ricordare con sbalorditiva facilità le mie letture. Le arie musicali. Nomi e visi delle persone che venivano a trovarmi, con i loro indirizzi. Qualsiasi appuntamento d'affari. Inoltre, in quattro mesi imparai l'inglese.

Se io ho ottenuto nella vita fortuna e felicità in abbondanza, lo devo a quel libro, che mi ha rivelato come funziona la mia mente.

Volete impadronirvi anche voi di questa potenza mentale, che è veramente la miglior carta per riuscire nella vita? Chiedete a Y. G. Borg, l'autore del metodo, di inviarvi il suo libretto: «Le Eterne Leggi del Successo», che esce ora in una nuova edizione italiana. Egli l'invia gratuitamente a chiunque desideri migliorarne la propria memoria. Scrivete a questo indirizzo: Y. G. Borg, presso Aubanel, Piazza Saint-Pierre 6, 84 - Avignon (Francia). Scrivetegli subito, prima che si esaurisca anche la nuova edizione.

RACCOMANDAZIONE IMPORTANTISSIMA:  
Vi preghiamo di scrivere il vostro nome cognome e indirizzo in stampatello.

## LA MARINA ITALIANA

(continuazione)

feriore, più si adopera più presto bisogna ripararla o sostituirla. E il conto sale ancora anche se per il momento non sembra, è come quando i bambini giocano a pallone con le scarpe nuove, e i padri debbono comperare quattro paia di scarpe in un anno invece che in due.

Si dirà che le riparazioni non dovrebbero costare molto alla Marina, perché può provvedere nei propri arsenali. Infatti gli arsenali esistono appunto per questo. A La Spezia e a Taranto, per dire dei più importanti, lavorano in arsenale oltre 10.000 dei 45 mila dipendenti della Marina. Ma come lavorano? Gli arsenali, oggi, sono soltanto degli enti di assistenza dove si assume per legge il 20 per cento di minori fisici e dove gli specialisti sono scesi al di sotto dell'1 per cento. Se la nave ha bisogno di un lavoro si rivolge all'arsenale, ma l'arsenale non è quasi mai in condizioni di farlo, allora lo passa all'industria privata: un'industria che vive sulla progressiva disorganizzazione centrale e sulla capacità dei tecnici che fa allevare a spese della Marina per poi portarseli via quando possono rendere. Negli ultimi quattro anni la necessità del ricorso all'industria privata è aumentata del 200 per cento e il costo del lavoro è anch'esso aumentato del 200 per cento: questo vuol dire che una riparazione pagata un milione quattro anni fa oggi è pagata quattro milioni. E la spirale si stringe, irrimediabilmente, mentre i cantieri non hanno lavoro, mentre il personale si squalifica, mentre si distrugge freddamente tutto un patrimonio che è costato secoli di fatica, di intelligenza, di sacrificio.

Ma questo interessa poco ai politici. Essi guardano le bandiere che scendono sulle vecchie navi condannate al disarmo, sono commossi e televisivi. Possono dire qualunque cosa. Potrebbero anche dire che il destino dell'Italia è sempre stato sul mare. Poche ore dopo diranno forse che è sempre stato sulle montagne o sui laghi, nell'industria delle scarpe o nella coltivazione delle fragole, per loro il destino dell'Italia è dovunque. E così facile dirlo e poi riprendere il treno.

Giuseppe Grazzini

# addentatela!



## la vostra dentiera "tiene" perfettamente grazie a **Poli-grip** pasta adesiva.

Solo una pasta adesiva come Poli-grip può essere distribuita uniformemente sulla dentiera e formare così quel cuscino omogeneo che garantisce la più perfetta aderenza e stabilità. Con Poli-grip la dentiera diventa parte integrante della bocca. Stendete un poco di pasta adesiva sulla vostra protesi e applicatela: vi sembrerà di riavere i vostri denti. Sarete di nuovo in grado di parlare, di ridere, di mangiare senza preoccupazioni.

POLI-GRIP  
pasta adesiva per dentiere.

In vendita nelle farmacie nei seguenti formati:  
tubo normale e tubo grande.





## SOMMARIO

N. 1066-1067 - Vol. LXXXII - Milano - 7 marzo 1971 © 1971 Epoca - Arnoldo Mondadori Editore

	<b>3</b>	LETTERE AL DIRETTORE
A. C. Jemolo	<b>5</b>	SONO ANCORA ATTUALI I DIECI COMANDAMENTI?
Ricciardetto	<b>6</b>	UNA MINACCIA PER LA DEMOCRAZIA
Alberto Dall'Ora	<b>12</b>	L'ALLARMANTE ONDATA DELLE RAPINE
Angelo Conigliaro	<b>15</b>	LA RIFORMA FISCALE
	<b>16</b>	CHE COSA SUCCEDDE
Domenico Bartoli	<b>19</b>	LE RICHIESTE MIRACOLISTICHE CREANO IL CAOS
Pietro Zullino	<b>24</b>	LA VERGOGNA DEGLI ASILI LAGER
Giuseppe Grazzini	<b>28</b>	IL DRAMMA DELLA MARINA ITALIANA
Giuliano Ranieri	<b>36</b>	FERNANDEL: CON LUI È MORTO DON CAMILLO
Paolo Pietroni	<b>38</b>	IL RIONE DEL FURORE
	<b>42</b>	TUSCANIA ATTENDE
	<b>48</b>	L'INCREDIBILE KIDNAPPING « IDEOLOGICO »
	<b>63</b>	LA MERAVIGLIOSA STORIA DEL DIAMANTE (2)
Marino Moretti	<b>70</b>	ANTOLOGIA DI UN POETA
Ulrico di Aichelburg	<b>72</b>	LA NOSTRA SALUTE
Franco Bertarelli	<b>74</b>	LE NUOVE FIAT DI PRIMAVERA
	<b>82</b>	CONDANNE E ASSOLUZIONI PER SANREMO
Giorgio Torelli	<b>86</b>	I DOTTORI VOLANTI DELL'AFRICA
Lamberto Artioli	<b>94</b>	COME SI PUÒ BATTERE QUEL DIAVOLO DI MERCKX
Filippo Sacchi	<b>102</b>	UNA BRAVA ATTRICE
Luigi Baldacci	<b>104</b>	LE « RUGHE DI FIRENZE »
Raffaele Carrieri	<b>108</b>	REPACI: UNA VACANZA PITTORICA
Giulio Confalonieri	<b>110</b>	URLA E GRUGNITI CONTRO LA GUERRA
	<b>112</b>	LA TAVOLA DI VERONELLI
	<b>114</b>	RADIO E TV: I PROGRAMMI DELLA SETTIMANA
	<b>115</b>	EPOCA GIOCHI



In questo numero un'inchiesta sulla drammatica situazione della Marina militare italiana. Nella foto di copertina l'ultimo ammainabandiera sul Garibaldi, una delle trentaquattro unità condannate al disarmo (Foto V. Cioni).

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano - Tel. 8384 - Ufficio Abbonamenti: tel. 7389551/2/3/4 - Indirizzo telegrafico: EPOCA - Milano, Telex 31119 Epoca, Redazione romana: v. Sicilia 136/138, 00187 Roma - Tel. 46.42.21/47.11.47 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma. Abbonamenti: Italia: annuo con dono L. 9.360 - semestrale senza dono L. 4.680. Estero: annuo con dono L. 15.000 - semestrale senza dono L. 7.500. Inviare a: Arnoldo Mondadori Editore, via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano (c/e postale n. 3-34552). Per il cambio di indirizzo inviare L. 100 in francobolli e la fascetta con il vecchio indirizzo. Numeri arretrati L. 250 (c/e postale n. 3-34553). Gli abbonamenti si ricevono anche presso i nostri Agenti e nei « Negozi Mondadori »: Bari, v. Abate Gimma 71, tel. 23.76.87; Bologna, v. D'Azeglio 14, tel. 23.83.69; Bologna, piazza Calderini 6, tel. 23.20.73; Cagliari, v. Logudoro 48, tel. 5.08.23; Capri (Napoli), v. Camerelle 16/a, tel. 77.72.81; Caserta, v. Roma - Pal. Unione Industriali, tel. 91791; Catania, v. Etna 368/370, tel. 27.18.39; Cosenza, c.so Mazzini 156/c, tel. 2.45.41; Ferrara, v. Della Luna 30, tel. 3.43.15; Firenze, v. Lamberti 27/r, tel. 28.37.00; Genova, v. Carducci 5/r, tel. 5.39.18; Genova, v. XX Settembre 206/r, tel. 5.57.62; Gorizia, c.so Verdi 102/b (Galleria), tel. 8.70.07; La Spezia, v. Biassa 55, tel. 2.81.50; Lecce, v. Monte San Michele 14, tel. 2.68.48; Lucca, v. Vittorio Veneto 48, tel. 4.21.09; Messina, v. Dei Mille, 60 - Pal. Toro, tel. 22.192; Mestre (Venezia), v. C. Battisti 2, tel. 95.03.14; Milano, c.so V. Emanuele 34, tel. 70.58.33; Milano, v. Vitruvio 2, tel. 27.00.61; Milano, v.le Beatrice d'Este 11/a, tel. 83.48.27; Milano, c.so di Porta Vittoria 51, tel. 79.51.35; Milano, c.so Vercelli 7, tel. 46.94.722; Modena, v. Università 19, tel. 30.248; Napoli, v. Guantai Nuovi 9, tel. 32.01.16; Padova, v. Emanuele Filiberto 1, tel. 3.83.56; Parma, v. Mazzini 50 - Galleria, tel. 29.021; Pescara, c.so Umberto I 14, tel. 2.62.49; Pisa, v.le A. Gramsci 21/23, tel. 2.47.47; Pordenone, v.le Cossetti 14, tel. 2.73.00; Roma, Lungotevere Prati 1, tel. 65.58.43; Roma, v. Veneto 140, tel. 46.26.31; Roma (CIM - P. Vetro), v. XX Settembre 97/c, tel. 48.13.51; Roma (CIM), piazzale della Radio 72, tel. 55.06.07; Roma, piazza Gondar 10, tel. 831.48.80; Torino, v. Roma 53, tel. 51.12.14; Trieste, v. G. Gallina 1, tel. 3.76.88; Udine, v. Vittorio Veneto 32/c, tel. 5.69.87; Venezia, San Giovanni Crisostomo 5796, Cannaregio, tel. 2.51.02; Verona, piazza Bra 24, tel. 2.26.70; Vicenza, c.so Palladio 117 (Gall. Porti), tel. 2.67.08. Estero: Tripoli (Libia) (Libr. R. Ruben), Giaddat Istiklal 113, tel. 3.44.39. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero L. 900 per millimetro/colonna.

Istituto Accertamento Diffusione  
Cert. n. 759



Questo periodico è iscritto alla FIEG  
Federazione Italiana Editori Giornali

ARNOLDO MONDADORI EDITORE



**599.000\*** volte  
**esmeralda**  
è sorprendente

\* 599.000 lire è il sorprendente prezzo di Esmeralda 1 (anche con comode rateazioni). Esmeralda è un vasto programma per la diffusione del caravanning in Italia. Tre modelli di caravan rivoluzionari per inventività creativa e progettuale, per le tecniche costruttive d'avanguardia, per i prezzi d'intervento sul mercato europeo.

Esmeralda 1 Esmeralda 2 Esmeralda 3

Esmeralda è un marchio

# roller

roller calenzano firenze tel. 886141  
filiale di torino lungodora siena 8 tel. 237118  
filiale di milano piazza de angeli 2 tel. 436484  
filiale di roma via asmara 10 tel. 832283

Richiedete subito il ricco catalogo a colori.

**ROLLER**

**50041 CALENZANO FIRENZE**

Inviatemi gratis e senza impegno i cataloghi a colori della produzione Roller e un numero di saggio della rivista « Roulotte-Caravan ».

nome .....

indirizzo .....