



la GAZZETTA della Spezia

PROVINCIA



webMagazine

Numero 9 - Settembre 2014



FOLLOW US ON facebook

EDITORIALI

OPINIONI

STORIE

CULTURA

SOCIETÀ

RUBRICHE

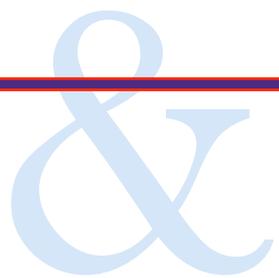
La Grande Guerra

Ecco come morirono duecento marò spezzini

A pagina 18

di Stefano Aluisini





storie

La Grande Guerra

Olocausto sul mare

di **Stefano Aluisini**





Furono circa duecento i Marinai spezzini scomparsi con le loro navi durante la Grande Guerra e i cui corpi non vennero mai recuperati. Ottanta dalla Spezia, una trentina da Lerici, quindici da Ameglia, altrettanti da Arcola, una decina da Vernazza, lo stesso da Porto Venere e così via fino ai comuni più piccoli.

Scorrendo gli elenchi dei Caduti non raramente i loro cognomi si ripetono facendo emergere diversi casi di fratelli e figli

di fratelli tutti scomparsi, chi per mare, altri sui campi di battaglia della terraferma. In queste righe cercheremo di ricordare le storie di quanti servirono in Marina la quale, fin dall'inizio della guerra, subì numerosi affondamenti ad opera degli infallibili sommergibili austriaci e dei relativi servizi segreti, molti anche con gravissime perdite umane.

Già all'alba del 24 maggio, primo giorno di guerra, la flotta austriaca effettua alcuni attacchi lungo la costa adriatica meridionale. L'incrociatore *Helgoland* arriva a 700 metri dal porto di Barletta e bombarda i vagoni ferroviari davanti al castello fino a che alle ore 4,16 intervengono due cacciatorpediniere italiani, il *Turbine* e l'*Aquilone*, i quali inducono l'*Helgoland* ad allontanarsi. L'*Aquilone* lo insegue con manovre diversive aprendo il fuoco da circa 6 km ma l'*Helgoland* riesce a distanziarlo. Il *Turbine* intanto dirige alla stupefacente velocità di trenta nodi verso nordovest tentando di spingere l'incrociatore nemico verso la costa fino all'arrivo dei rinforzi ma finisce invece nella tenaglia dello *Csepel* e del *Tatra* rientrati dal bombardamento di Manfredonia che lo bersagliano da 4.500 e 5.300 metri.

Anche il cacciatorpediniere *Lika*, giunto da nordest, accerchia il *Turbine* che accetta comunque l'impari lotta in attesa dei nostri incrociatori *Libia* e *Città di Siracusa*, riuscendo anche a centrare l'albero di maestra dello *Csepel*. Ma la nave italiana è tempestata di colpi e con le macchine ormai fuori uso

viene fermata; i superstiti si raccolgono sul ponte mentre le navi austriache, cessato il fuoco, si avvicinano. Lo *Csepel* salva il comandante in seconda, il direttore di macchina e altri tredici uomini mentre il *Tatra* recupera il comandante Bianchi, ferito, e altri 19 uomini. Gli altri marinai in acqua vengono abbandonati a causa dell'approssimarsi del *Libia* mentre il *Lika* finisce con un siluro la carcassa del *Turbine* che affonda con i suoi morti. Fra loro già il primo giorno di guerra un Caduto della Spezia, decorato con la medaglia d'argento alla memoria, il Capomeccanico Silvio Cavallini ucciso da una scheggia nella sala caldaie.

Dopo solo due settimane si compie invece nell'alto Adriatico il destino del sommergibile *Medusa*, affondato il 10 giugno; scompaiono con lui i due spezzini Enrico Fregoso ed Eugenio Gaggero, entrambi torpedinieri, oltre al marinaio sarzanese Luigi Grillo; una targa li ricorderà presso il Sacrario di Redipuglia.



Il mese di luglio vede invece affondare per siluramento due incrociatori italiani. Il giorno 7 l'incrociatore *Amalfi*, colpito vicino a Venezia, con il quale scompaiono probabilmente i fuochisti scelti Mario Bardi (di Varese Ligure) e Iginio Maggiani (di Arcola) oltre a Gerolamo Bertirotti (di Portovenere), Mario Giacomo Curletti, Vittorio Maracci, Domenico Ortolan ed Ettore Strata, spezzini.

Il 18 luglio 1915 alle 4,38 mentre si trova al largo delle coste dalmate fra Cattaro e Gravosa il sommergibile austriaco *U4*, al comando del tenente Roberto Singule, lancia due siluri contro l'incrociatore corazzato *Giuseppe Garibaldi* che affonda con 53 dei suoi uomini fra i quali i fuochisti scelti Giovanni Barberis (della Spezia) e Giovanni Battista Basso (di Levanto) oltre al cannoniere



Guido Montaresi (di Sarzana) e il sottocapo meccanico Sante Mossini (della Spezia); altri 525 marinai fra i quali il comandante saranno salvati dai cacciatorpediniere di scorta.

Il 5 agosto alle 5 e 30 si inabissa con tutto l'equipaggio il sommergibile *Nereide*; fra i Caduti anche il torpediniere Umberto Erpete della Spezia, decorato con la medaglia di bronzo al valor militare. L'unità italiana, che stava ormeggiando a Zadlo (Pelagosa Grande), si era accorta di essere seguita da un sommergibile nemico (l'*U5* al comando del ten. Cav. Giorgio Von Trapp) e quindi cambia manovra per un'immersione rapida evitando un primo siluro che passa di prora. Sparatone uno dei propri senza successo viene colpita dal secondo siluro nemico. I soccorritori trovano in mare solo la boa telefonica del *Nereide*, ma dal relitto sul fondo non arrivano più segnali; alla memoria del suo comandante sarà conferita la prima medaglia d'oro al valor militare della Marina nella Grande Guerra. Nel 1972 le autorità jugoslave acconsentiranno al recupero del relitto, adagiato a 37 metri di profondità, dal quale saranno estratti gli scheletri di dieci marinai, poi tumulati con gli onori militari nel Sacrario di Brindisi; il *Nereide* verrà poi trainato in acque profonde e lì affondato definitivamente facendo esplodere alcuni dei suoi vecchi siluri.

Ma tornando agli anni della Grande Guerra, il 27 settembre del 1915 segna una delle giornate più tristi della nostra Marina. Nelle acque di Brindisi, probabilmente a causa di un sabotaggio austriaco, salta in aria la corazzata *Benedetto Brin* che affonda con oltre quattrocento uomini di equipaggio. Nel disastro perdono la vita molto probabilmente i cannonieri scelti Maurino Bacigalupi (di Ortonovo), Alfredo Cerliani e Annibale Guariglia (della Spezia), Dario Viviani (di Borghetto Vara), i marinai Natale Basso (di Riomaggiore), Eugenio Bennati (di Framura), Mario Ferrari (della Spezia), Stefano Marchi e Orzolino Venè (entrambi di Ameglia), Italo Serventi (di Porto Venere), oltre ai fuochisti Raffaele Costa (di Pignone), Vincenzo Esposito, Lorenzo Moscatelli e Giuseppe Ravecca (della Spe-

zia), Ottorino Fiorini, Mario Orlandi e Ferdinando Sommovigo (di Arcola), Guido Gaeta (di Riomaggiore), Giovanni Roncallo (di Lerici), Armando Cervia e Nicola Bertini (di Ameglia), Antonio Boni (di Monterosso). Insieme a loro si ritiene scompaiano anche i capi meccanici di seconda classe Cesare Boccolin e Arturo Poggi oltre al capitano del Genio Navale Francesco Pegazzano (tutti della Spezia) e ai secondi capi cannonieri Giovanni Bellotto (di Arcola), Giuseppe Casella (di Portovenere), Giuseppe Rocca (della Spezia) oltre al secondo capo torpediniere Pietro Fragni, spezzino.

Una giornata terribile della quale esistono alcune eccezionale immagini, concesseci da Giovanni Membola del sito brindisiweb.it.

Anche l'anno 1916 segnerà autentiche tragedie per la nostra Marina, incluso il peggior disastro navale della sua storia. È infatti l'8 giugno quando alle 19 il nuovissimo piroscafo *Principe Umberto* con a bordo oltre 2.000 militari di truppa – quasi tutti del 55° Reggimento Fanteria – salpa in convoglio da Valona diretto a Taranto. Dopo circa un'ora e mezza viene silurato a quindici miglia da Capo Linguetta dal sottomarino austriaco *U-5* al comando del Ten. di vascello Friedrich Schlosser e affonda in sette minuti portando con sé quasi duemila vittime. Fra loro il ventunenne Vittorio De Mattei, caporale del 55° Fanteria (di Varese Ligure), il tenente medico Oreste Macchiavelli (della Spezia) con il suo infermiere di seconda classe Ambrogio Vassale (di Lerici) e i fuochisti Giacomo Bianchi e Domenico Gianardi con i marinai Antonio e Giovanni Leonardini, quattro giovani di Vernazza che il destino aveva tragicamente riunito sul *Principe Umberto*. Nei giorni successivi al disastro molti corpi irriconoscibili saranno depositati dalle onde sulle spiagge di Valona e sepolti nell'entroterra fino a quando non verranno traslati nel Sacrario dei Caduti d'Oltremare di Bari dove da allora riposano fra altri 75.000.

E non hanno miglior fortuna le nostre forze subacquee; è la notte fra il 14 e il 15 luglio 1916 infatti quando il sommergibile



Balilla si scontra con due torpediniere austriache presso la fatale isola di Lissa nelle acque che cinquant'anni prima videro tragicamente sconfiggere la flotta italiana. Nonostante i gravissimi danni e quasi immobilizzato il *Balilla* impegna il nemico in quaranta minuti di combattimento disperato affondando poi crivellato di colpi, finito da un siluro. Perde la vita l'intero equipaggio, decorato con la medaglia di bronzo al valor militare, compresi il marinaio Ferino Faconti di Castelnuovo Magra, il cannoniere scelto Adeonte Franceschi e l'operaio Enrico Giuseppe Zoppi (entrambi della Spezia) oltre al radiotelegrafista Guglielmo Pietro Ruggio di Arcola.

Ma l'anno orribilis della nostra Marina è lungi dall'essere finito. Dopo solo due settimane la nuovissima nave da battaglia *Leonardo da Vinci*, che aveva ricevuto la bandiera di combattimento il 7 giugno del 1914 alla Spezia, salta in aria mentre è ormeggiata a Taranto. Anche se le cause effettive non furono mai chiarite (incidente alla Santa Barbara o molto più probabilmente un sabotaggio austriaco), poco prima di mezzanotte un'esplosione nel deposito munizioni avvia un incendio seguito da una serie di scoppi fino a quando alle 23,40 una detonazione spezza in due la nave che si capovolge in cinque minuti. Muoiono circa duecentocinquanta uomini sui 1.100 di equipaggio. Fra i Marinai scomparsi in quello stesso giorno risultano il capo meccanico Attilio Eugenio Boni (di Sarzana), i capi meccanici di 2^a classe Alberto Costa (di Riccò del Golfo) e Attilio Pallano (di Vernazza) oltre agli spezzini Luigi Ferrando (assistente Genio Navale), Attilio Ferrari e Angelo Torcigliani (marinai), Gerolamo Godano (cannoniere scelto), Leonardo Onorato e Raffaele Quinto (capi torpedinieri 2^a classe), Secondo Queirolo (aiutante di 1^a classe). Lo stesso comandante della *Leonardo da Vinci*, il capitano di vascello Galeazzo Sommi Picenardi, prodigatosi nei soccorsi ai suoi uomini e gravemente ustionato, morirà due giorni dopo: sarà decorato con la medaglia d'oro al valor militare.

Il 1916 si chiude tragicamente l'11 di dicembre con la perdita

della corazzata *Regina Margherita*, gemella della *Benedetto Brin* e varata alla Spezia nel 1901. La nave portava peraltro il nome della prima Regina d'Italia che l'11 maggio del 1904 le donò proprio alla Spezia la bandiera di guerra il cui cofano, che sui quattro lati aveva rappresentate le figure allegoriche della Nautica, della Balistica, del Vapore e dell'Elettricità, resterà per sempre imprigionato nel relitto. L'affondamento della *Regina Margherita* provoca la perdita di 674 uomini sui 949 imbarcati ed è dovuto all'urto contro due mine (si ritiene deposte dal sommergibile tedesco *UC14*) mentre la nave esce dalla baia di Valona con il mare in tempesta. Fra i Marinai scomparsi quel giorno risultano del capoluogo spezzino l'allievo torpediniere Riccardo Addis, il secondo capo cannoniere Aristide Bartela, i fuochisti Alfredo Bonati, Osvaldo Pomati e Angelo Ferrarini, i fuochisti scelti Ternelli Oreste e Giuseppe Ferro, i sottocapi cannonieri Vittorio Bontae e Secondo Bucchioni, i torpedinieri Silvio Novelli e Mario Ciani, il marinaio scelto Conti Mario, l'assistente di 2^a classe Abramo Cozzani, il sottocapo torpediniere Attilio Ferrari, il cannoniere Olinto Parodi, il radiotelegrafista Angelo Ricaldone, il cannoniere scelto Adolfo Tartarini e il secondo capo meccanico Dante Viotti. Con loro scompaiono assai probabilmente i marinai Dante Giovannelli, Giovanni Narciso Baria e Aldo Ceccarelli (di Ameglia), Giovanni Battista Leonardini (di Vernazza), i fuochisti Piero Canale (di Vezzano Ligure), Emilio Vassale (di Lerici) e Stefano Tartarini (di Portovenere), il capo meccanico di 2^a classe Giuseppe Colotto (di Lerici), il secondo capo cannoniere Giuseppe Venturini (di Vezzano Ligure) e il cannoniere scelto Guglielmo Fontana (di Riccò del Golfo). Il 30 marzo 1917 viene silurato al largo delle Azzorre il piroscafo *Avanguardia* che affonda con tutto l'equipaggio compresi il primo ufficiale Rinaldo Massa (di Portovenere), il secondo macchinista Giuseppe Brondi (di Lerici) e i marinai Giuseppe Cabano (di Ameglia) e Giovanni Chiappe (di Deiva).

Fra il 3 e il 6 agosto 1917, dopo una serie di pericolose missioni nel basso Adriatico, scompare invece con tutti i suoi uomini



il sommergibile *W-4*, probabilmente a causa dell'urto contro una mina nelle acque di Durazzo. Perde così la vita il sottotenente di vascello Umberto Opiperi della Spezia, decorato con la medaglia di bronzo al valor militare.

Dopo soli nove giorni addirittura nelle acque del Mar Ligure viene invece affondato dal sottomarino *U-35* l'incrociatore ausiliario *Umberto I*; cadono il capo torpediniere Attilio Olivetti (della Spezia) e il capitano macchinista Oscar Ratti (di Lerici), quest'ultimo decorato con la medaglia di bronzo al valor militare poiché pur avvistata la scia del siluro in arrivo si era precipitato nei locali macchine per tentare una manovra di emergenza.

Un mese dopo, il 14 settembre, sarà il sommergibile tedesco *U-64* proveniente dalla base di Pola a segnare invece il destino della nave *Ausonia*; quel giorno risultano caduti diversi marinai fra i quali Giovanni Ameglio della Spezia, di soli diciassette anni: con lui i suoi concittadini Silvio Domenico Maggiani (cannoniere scelto) e Luigi Marsili (operaio meccanico). Insieme a loro i marinai Luigi Bianchi (di Bonassola), Pietro Cecchini (di Ameglia), e Cherubino Gandolfi (di Bonassola) oltre al fuochista Michele Basso e all'operaio meccanico Andrea Leonardini (di Vernazza), al sottocapo cannoniere Alfonso Galeazzo (di Sarzana), al carpentiere Giglio Riccio (di Lerici). L'unità tedesca *U-64* invece, dopo dieci missioni nelle quali colpirà 45 navi nemiche, sarà affondata dagli inglesi il 17 giugno del 1918 al largo di Biserta: solo cinque dei suoi 38 uomini sopravviveranno.

Il 16 novembre del 1917 al largo di Senigallia si inabissa poi a causa della tempesta il pontone *Cappellini*, armato con due pezzi da 381/40, a bordo del quale scompare il capo torpediniere di 1^a classe Vittorio Musesti della Spezia. Il 3 dicembre viene invece silurata a sud dell'isola di Planier la nave mercantile "Carmen" di 8.000 tonnellate che affonda con quindici uomini fra i quali il fuochista Silvio Zolesi di Ameglia.



La guerra subacquea ormai non fa più alcuna differenza fra navi civili e militari ed i bastimenti venivano colpiti indiscriminatamente dai sommergibili, come nel caso del piroscafo *Tripoli*, affondato nella notte sul 18 marzo del 1918 sulla rotta Golfo Aranci-Civitevecchia. Vi furono circa trecento morti compresi molti soldati della Brigata "Sassari" e parecchi membri dell'equipaggio fra i quali sia civili che militari come Roberto Carosini e Francesco Marzi (entrambi cuochi di Lerici) e i cannonieri scelti Quarto Ratti (di Arcola) e Andrea Saporiti (di Monterosso). Il giorno successivo la sorte si accanisce contro Agostino Barbieri di Vezzano Ligure, Fante del 46° Fanteria, catturato dagli austriaci e imbarcato per trasferimento sul piroscafo *Linz* che viene però affondato presso Durazzo con oltre trecento prigionieri italiani. Anche le navi trasporto merci che assicuravano i rifornimenti di materie prime dalle Americhe sono un bersaglio; la carboniera *Sterope*, affondata a cannonate da un sommergibile tedesco vicino alle Azzorre il 7 aprile



del 1918, porta per sempre con sé gli spezzini Emilio Mariotti (cannoniere) e Giovanni Masi (marinaio) oltre al sottocapo cannoniere Rinaldo Tognoli e al fuochista scelto Giulio Vesco (entrambi di Arcola) insieme al timoniere scelto Angelo Mussetti (di Lerici). O il piroscafo *Prometeo*, cisterna combustibili, affondato al largo di Cape St Vincent il 18 marzo 1918; trasportava nafta caricata in Texas diretta al porto di Genova ed era comandato dal capitano Desiderio Tonietti. Quel giorno in pieno Atlantico incrocia un sottomarino tedesco il quale spara un primo colpo di avvertimento al quale il *Prometeo* reagisce alzando la bandiera di combattimento e con i suoi due cannoni da 76 mm. Al termine dell'impari scontro l'equipaggio abbandona la nave salendo sull'unica scialuppa rimasta; manca l'allievo macchinista della Marina Mercantile Giuseppe Amato, nato alla Spezia, caduto colpito dal fuoco nemico: sarà decorato con la medaglia di bronzo al valor militare. I compagni sopravvissuti prima di essere abbandonati in mare ricevono dai tedeschi alcuni generi di conforto oltre a un'altra scialuppa che questi avevano catturato ad una nave norvegese affondata poco prima. Solo dopo otto giorni di navigazione a remi le due lance raggiungeranno le isole portoghesi di Burling e Capo Sardo; uno dei feriti italiani morirà purtroppo nella navigazione. Atti di valore accaduti in mezzo al mare molto spesso consumatisi senza che alcuno ne potesse mai più venire a conoscenza, se

non casualmente. Come per l'osservatore di idrovolante secondo capo torpediniere Anselmo Bartagna dalla Spezia, decorato con la medaglia d'argento al valore per essere riuscito a raggiungere in pieno giorno e a lanciare carichi di manifestini su una munitissima base nemica a grande distanza fortemente difesa. Morirà per le ferite a Brindisi il 9 giugno del 1918 dopo essere rientrato dalla sua ennesima difficilissima missione.

Certo è che l'impero austroungarico, il cui esercito era stato ormai irrimediabilmente ricacciato oltre il Piave, inizia a implodere. Così anche le attività navali lasciano spazio all'iniziativa italiana ora affidata agli uomini eccezionali dei MAS, ai primi Operatori dei Mezzi d'Assalto. Già dalla fine del 1917 vengono sempre più frequentemente violate le basi austriache; nella notte fra il 9 e il 10 dicembre del 1917 i MAS 9 e 13 "osano l'inosabile", superano le ostruzioni del porto di Trieste entrando nella più importante base della marina austroungarica. Alle 2,32 il MAS 9 di Luigi Rizzo lancia due siluri contro la corazzata *Wien* che affonda in cinque minuti; la gran parte dell'equipaggio viene salvata dalla vicina nave *Budapest* inconsapevolmente scampata alla coppia di siluri sparata dal MAS 13, esplosi invece lungo la banchina.

Un crescente ardimento guida ormai gli equipaggi italiani che nella notte fra il 10 e l'11 febbraio riescono nella famosa "beffa di Buccari" condotta sui MAS da Luigi Rizzo, Gabriele D'Annunzio e Costanzo Ciano i quali gettano davanti alla base della flotta austriaca una bottiglia contenente un messaggio del Vate. E alle 3 e 30 del 10 giugno 1918 al largo di Premuda sempre il Comandante Luigi Rizzo con due MAS colpisce la nuovissima corazzata *Santo Stefano* che alle 6,05 affonda. La sua gemella *Tegetthoff* incassa a sua volta un siluro ma si salva rientrando a Pola da dove uscirà solo a guerra finita per essere trasportata prima a Venezia e poi alla Spezia: sarà demolita nel giro di due anni.

Per la marina austroungarica è l'inizio della catastrofe; il 31 ottobre del 1918, nell'estremo tentativo di placare in extremis



le rivolte nazionaliste all'interno degli equipaggi imperiali, alcune grandi unità vengono cedute alle marine dei singoli paesi della corona. Così alle 16,45 la corazzata *Virbus Unitis* da 20.000 tonnellate ammaina la bandiera austroungarica e issa quella jugoslava. La situazione è così grave che lo stesso comandante della nave, Alessandro Milosevic, già ufficiale in seconda sull'incrociatore *Helgoland* che il primo giorno di guerra guidò la squadra austriaca nell'affondamento del *Turbine*, si suicida lasciando una lettera dove prega l'equipaggio di ritrovare l'unità. Il destino vuole che dopo poche ore proprio sotto quella nave arrivi ancora una volta implacabile il colpo degli uomini dei Mezzi d'Assalto italiani. E infatti anche la *Viribus Unitis* viene affondata da una torpedine semovente (una "mignatta" tipo S2) portata sotto la chiglia da due incursori della Marina Militare Italiana, il maggiore del Genio Navale Raffaele Rossetti e il Tenente Medico Raffaele Paolucci; i due ufficiali italiani, inizialmente catturati, saranno liberati quattro giorni dopo con l'arrivo delle forze della Regia Marina a Pola. Alle 15 e 15 di domenica 3 novembre il Cacciatorpediniere *Audace* sbarca a Trieste un contingente di Bersaglieri e Marinai. Sul *Corriere della Sera* dirà di quei momenti Benelli: «Ho visto uomini e donne perdere i sensi configgendo gli occhi sulle navi nostre, baciando la nostra, la loro bandiera ... ho visto uomini e donne gettarsi in ginocchio a mani giunte, adorando, davanti ai soldati, fatti rozzi e irsuti dalla lunga guerra, ma commossi come fanciulli, vergognandosi quasi di non aver saputo prima che tanto amore era in fondo alle loro fatiche».

Ma la Grande Guerra mieterà vittime sui mari ancora per diverso tempo a causa delle mine sparpagliate lungo le rotte di navigazione. Come nel caso dell'esploratore *Rossarol*, affondato con circa cento uomini dell'equipaggio il 18 novembre del 1918; scompaiono quel giorno gli spezzini Argentino Isola (sottocapo meccanico), Ferdinando Magnani (radiotelegrafista), Attilio Amos Malagoli (secondo capo torpediniere) e Felice Ricci (capitano macchinista) oltre al radiotelegrafista



Paolo Natale Massa di Lerici; è inoltre possibile che fra loro vi fosse anche il tenente macchinista Alfredo Burgese della Spezia. Dal novembre 1918 risultano altri nomi di marinai spezzini scomparsi, come Pietro Passano di Framura (probabilmente affondato con la sua nave il 22 dicembre al largo delle coste inglesi), il fuochista Fernando Rezzaghi della Spezia (morto il 25 marzo del 1919) e il marinaio Agostino Centi di Vezzano Ligure (scomparso il 16 giugno 1919). L'ultimo caduto spezzino quell'anno fu il torpediniere scelto Mario Bartoli, ucciso dallo scoppio del locale caldaie nell'affondamento dell'incrociatore *Basilicata* il 13 agosto.

Passeranno poco più di vent'anni e il Mediterraneo sarà nuovamente solcato dalle corazzate: così i suoi abissi accoglieranno spietati altre migliaia di giovani Marinai caduti nell'affrontare un nemico soverchiante. L'ultima battaglia della nostra Marina, con le navi perdute, ma nell'animo quel motto dannunziano nato sui Mezzi d'Assalto durante la Grande Guerra "Sufficit animus" che li renderà capaci di osare altre imprese eccezionali fino alla rinascita che tutti conosciamo.

Fotografie concesse da Stefano Aluisini e da Giovanni Membola di Brindisi (www.brindisiweb.it)