

*Un uomo una storia*

MARINAIO  
**GIUSEPPE PANNI**



Rimini 1924 - Delta del Po 1944

Ricerca storica a cura di Daniele Celli

Settembre 2015

## INTRODUZIONE

Durante la guerra sono avvenuti milioni di episodi di guerra, che purtroppo si sono conclusi tragicamente. La maggior parte di queste storie rimarrà sconosciuta per sempre. Una dopo oltre settant'anni, è tornata alla luce.

Grazie alla collaborazione di numerose persone, di varie città d'Italia, è stato possibile raccogliere informazioni sufficienti a ricostruire un quadro abbastanza completo sulla vicenda di un giovane marinaio riminese, Giuseppe Panni.

# RINGRAZIAMENTI

Durante le ricerche su questa storia ho interpellato numerose persone. Purtroppo la maggior parte di loro non conosceva questo specifico episodio di guerra, ma nonostante ciò, tutti hanno dato il proprio contributo, segnalandomi altre fonti o dandomi consigli su come procedere al fine di raggiungere l'obiettivo di fare emergere una piccola storia, dimenticata da settanta anni, di un grande conflitto. Ciò mi ha permesso di arrivare ad acquisire nuove e importanti informazioni su quanto era accaduto il 13 ottobre 1944. Voglio ringraziare innanzi tutto il sig. Pietro Panni che ha voluto rievocare il periodo più grigio della sua travagliata vita, raccontandomi la storia di suo fratello Giuseppe che ha perduto la vita a bordo di un'imbarcazione requisita dai tedeschi. A seguire voglio ringraziare Luciano Muratori grazie al quale è nata questa ricerca. Seguono in ordine cronologico tutte le altre persone che ho coinvolto nella ricerca e che molto gentilmente mi hanno aiutato.

In primis l'amico Nicola Malizia di Rimini

Enrico Bagnasco di Milano

Ammiraglio Angelo Mainardi ed Aleardo Maria Cingolani di Rimini

Davide Gnola, Museo della Marineria di Cesenatico

Maria Lucia De Nicolò, Museo della Marineria di Pesaro

Luisella Zocca e i ricercatori della associazione AIDMEN di Milano

Valeriano Moroni e Gabriele Giovannini (Lele) di Rimini

Alessandro Luparini dell'Archivio Storico di Ravenna

Massimo Valli di Faenza

Roma Dover di Ravenna

Rossano Tiozzo del "Diving Tegnue" di Chioggia

Mauro Cattarozzi presidente Ass. Naz. Marinai d'Italia di Ravenna

Giorgio De Bei presidente Ass. Naz. Marinai d'Italia di Chioggia

La direzione del Cantiere Navale della "G.B. Codecasa" di Viareggio

C.V. Giosuè Allegrini direttore dell'Ufficio Storico della Marina Militare

Ammiraglio Alberto Silvestro

Ammiraglio Giuliano Manzari

Ammiraglio Gianfranco Alberini

Nevio Caldari di Rimini

Marco Costantini di Chioggia

Giovanni Morigi di Ravenna

Alberto Norbiato di Pesaro

Ammiraglio di Squadra Paolo Pagnottella, Presidente A.N.M.I. di Roma

Paola Giannella del Consorzio Pescatori di Goro

Idilio Paesanti Presidente della sezione A.N.M.I. di Goro-Gorino

Luigino Paesanti ed Alfonso Siviero di Piove di Sacco, Padova

Marino Ballarini di Gorino, Ferrara

Giuliano Boscolo Agostini di Sottomarina, Chioggia

Maria Elena Gramigna di Ferrara

# MARINAIO GIUSEPPE PANNI

Tutti noi, presi dalla frenesia della vita moderna, siamo molto spesso portati a disinteressarci delle cose che riguardano il passato della nostra città.

Settant'anni fa è stata combattuta una dura battaglia, che ha portato in molte famiglie lutti e dolore. Durante la II Guerra Mondiale, hanno perduto la vita milioni di cittadini di tutte le nazioni che vi sono state coinvolte, di ogni età e sesso, sia tra i civili sia tra i militari. Anche Rimini ha dovuto dare il suo contributo di sangue, con la perdita di oltre un migliaio di nostri concittadini.

Di quelli presenti tra le forze armate se ne contano: n° 405 dell'Esercito, n° 37 dell'aviazione e n° 99 della Marina per un totale di n° 541 caduti (tra i quali sono stati inseriti anche n° 44 partigiani). Nell'elenco dei civili invece vi sono elencati 738 nomi.

Personalmente mi è capitato diverse volte di sfogliare quel lungo elenco presente nella cappella del Duomo di Rimini dedicata ai caduti in guerra, di solito per trovare riscontro su quanto mi veniva raccontato, per potere localizzare temporalmente i vari episodi raccolti. Se vi capiterà di passare da quelle parti, perdetevi alcuni minuti per dare un'occhiata a quelle pagine e mentre le sfogliate, provate ad immaginare che dietro ad ognuno di quei nomi si cela un volto, una storia.

Uno di quei ragazzi, quello riportato alla riga n° 379 dell'elenco dei caduti militari, si chiamava Giuseppe Panni ed era nato a Rimini il 18 aprile 1924. La ricerca su quel marinaio, non nasce per caso, ha avuto inizio da uno dei miei colloqui con i ragazzi nati negli anni compresi tra la Prima e Seconda Guerra Mondiale, esattamente in quello che ho avuto con Luciano Muratori, classe 1929, nato nella frazione di Bellariva.

Durante la nostra lunga chiacchierata (**19 luglio 2013**), gli ho chiesto, tra le varie cose che mi interessavano, se ricordava di avere visto, o avesse notizie, in merito all'affondamento di una imbarcazione avvenuto a poche centinaia di metri dalla spiaggia, nella zona compresa tra Bellariva e Marebello.

Luciano per fortuna ha una fervida memoria. Questa domanda gli ha fatto tornare in mente quanto gli aveva raccontato un suo amico, Pietro Panni, il cui fratello era deceduto nell'Adriatico, forse proprio vicino a Rimini. Pensando che potesse trattarsi dello stesso avvenimento che cercavo io, me lo ha raccontato. Mi ha detto che a Pietro, con il quale si incontrava ogni tanto, avrebbe sicuramente fatto piacere raccontare la sua storia. Molto interessato a questa informazione, mi sono fatto dare il numero telefonico del suo amico.

Di quell'imbarcazione, Luciano ricordava solo che dopo la guerra vi erano degli uomini, che con un moscone, andavano vicino al relitto per raccogliere le cozze che si trovavano attaccate alla chiglia.

Recentemente su questo specifico episodio ho raccolto un'ulteriore testimonianza.

In un colloquio (**07 ottobre 2014**) che ho avuto con Nevio Caldari, classe 1931 che allora abitava al Ghetto Turco, è emerso che tra la gente del posto si diceva che fosse una imbarcazione tedesca utilizzata per posare le mine, affondata per l'esplosione, forse accidentale, di uno degli ordigni che stava calando in acqua (magari per un attacco aereo). Anche lui era andato con un moscone nelle vicinanze di quel relitto, dove i ragazzi più grandi, utilizzavano l'esplosivo, che si trovava ovunque nel primo dopoguerra, per pescare il pesce.

Dopo qualche giorno mi sono messo in contatto con Pietro Panni. Gli ho detto che mi avrebbe fatto piacere ascoltare il racconto di ciò che aveva visto durante il periodo bellico e soprattutto la storia di suo fratello. Lui abita da diversi anni a Bologna, ma viene spesso a Rimini, quindi mi ha detto che ci sarebbe stata sicuramente la possibilità di incontrarci. Per telefono mi ha comunicato le prime informazioni:

Suo fratello si chiamava Giuseppe, era un motorista navale ed era deceduto il 13 ottobre 1944 in Alto Adriatico, forse vicino alla Croazia, mentre era imbarcato sul m/v Nettuno III. Questa precisazione escludeva quindi che si trattasse dell'imbarcazione che cercavo io, affondata nel riminese.

Come mi aveva annunciato Muratori, Panni era contento che qualcuno fosse interessato alla storia della sua famiglia. Si è preso il mio numero di telefono, dicendomi che mi avrebbe contattato prima di mettersi in viaggio per Rimini, così se fosse stato possibile, ci saremmo incontrati. In quei giorni faceva troppo caldo, era meglio aspettare un periodo migliore.

Come prima cosa, ho svolto una ricerca in rete, cercando il nome dell'imbarcazione m/v Nettuno III (m/v = moto veliero) che purtroppo ha dato esito negativo.

Ero impaziente, non vedevo l'ora di ascoltare quello che aveva da raccontarmi Panni. Con lui mi sono incontrato a Rimini il **23 agosto 2013 (vedi allegato 1)**. In un'ora e mezza circa, Pietro mi ha fatto il riepilogo di quello che era successo alla sua famiglia durante la guerra.

Questa è una sintesi del suo racconto:

*“La nostra famiglia, originariamente era composta dal babbo Giovanni 1888-1940, sposato con Angela Vanni 1897-1935 figli: Gina del 1921, Giuseppe 1924, Elena 1925, Pietro 1928. A Giuseppe tutti noi lo chiamavano affettuosamente Pin, non Pino come avveniva di solito. Lui aveva frequentato la scuola marittima ma aveva interrotto gli studi dopo il secondo anno. Chiamato sotto le armi in marina, aveva svolto il suo servizio a Venezia. Abitavamo una casa in via Destra del Porto, dove oggi c'è il Bar Vela (v. all. 2 e all. 3). Una parte era abitata dalla nostra famiglia mentre nell'altra abitava mio zio Doroteo Panni. Con loro c'era anche il secondo fratello di mio babbo, lo zio Temistocle, scapolo.*

*Dopo la morte di mia madre Angela, deceduta nel 1935, io e mia sorella Elena, i più piccoli della famiglia, siamo stati mandati nel collegio Pio Felice (si trovava dove oggi è presente il vecchio Palazzetto dello sport di Rimini, in Via Flaminia). Lì sono rimasto dal marzo 1936 ai primi di novembre del 1943. Elena compiuti i diciotto anni, è potuta tornare a casa con gli zii, mentre io sono dovuto rimanere lì.*

*A fine ottobre '43, in collegio c'erano già da un po' di tempo dei militari tedeschi, non saprei dire quanti fossero, però ricordo che non ci hanno mai dato fastidio, convivevamo. Dopo la caduta di Mussolini e l'armistizio, la maggior parte di noi ragazzi, eravamo un centinaio circa, è tornata in famiglia. In collegio siamo rimasti solo io ed altri 12-13 giovani, quelli che avevano situazioni familiari più gravi.*

*Il 1 novembre 1943, verso l'ora di pranzo, il nostro censore (responsabile interno), ci ha radunato tutti nel giardino, vicino al cancello sulla Flaminia, sotto gli alberi da frutto. Ricordo che abbiamo visto passare gli aerei verso la stazione e sentito il trambusto delle bombe che scoppiavano.*

*Nessuno di noi logicamente è potuto andare a vedere cosa era successo, non potevamo lasciare il collegio. Poco dopo, alle 12:30, siamo andati a mangiare, noi ragazzini non abbiamo dato eccessivo peso alla cosa, non ci rendevamo conto di cosa era effettivamente accaduto, non avevamo visto gli effetti delle bombe. Personalmente devo dire di non avere avuto nemmeno paura in quella occasione.*

*Nei giorni successivi, ho saputo che in quel bombardamento avevano perso la vita due persone che conoscevo. Uno era un "Cartoun" (non ricordo il suo nome), una bomba lo aveva scaraventato sul tetto del palazzo Pecorelli, in via Gambalunga, forse era Aldo Rastelli, un ragazzo che poteva essere nato nel 1920-23, era amico di mio fratello. L'altro era un mio compagno di scuola, Giovanni Micheloni, doveva essere nato nel 1928. Lui se ricordo bene era deceduto nel rifugio antiaereo che c'era in via ... (ora via Vittime Civili di guerra).*

*Molta paura l'ho provata verso la fine di novembre. I tedeschi, dopo il bombardamento, hanno chiesto ai nostri superiori di lasciare libero lo stabile del collegio, così ci hanno trasferito nel convento presente di fianco alla Chiesa dei Servi, vicino al Ponte di Tiberio. Il parroco era don Baravelli. Lì ci siamo trovati in occasione del secondo bombardamento della città. Dopo il segnale di allarme aereo, noi ragazzini siamo stati portati nella cantina del convento che aveva una finestra prospiciente l'adiacente cortile. Alcune bombe sono scoppiate molto vicine, tanto che lo spostamento d'aria causato dall'esplosione ha fatto aprire all'improvviso la finestra facendo entrare una gran quantità di polvere e fumo soffocante. Quella struttura non era sicura, così la stessa sera noi ragazzi siamo stati caricati su un camioncino scoperto, addetto al trasporto del sale, il cui deposito era nella piazzetta dietro al cinema Fulgor, vicino al forno, e sotto la pioggia ci hanno portato a Faenza, nel Collegio degli Artigianelli (v. all. 4).*

*Qui sono rimasto sino al 24 maggio 1944. Questa struttura, a differenza della precedente, era gestita dai preti.*

*Nel frattempo i miei fratelli e zii, dopo i primi bombardamenti, sono sfollati a Torre Pedrera. Mi è stato raccontato che le nostre poche cose, le avevano caricate su un carretto tirato da Giuseppe. Si erano sistemati in una casa situata in via Tolmetta, nei pressi della chiesa. Dalla litoranea, imboccata la via, la casa si trovava sulla destra a una trentina di metri dall'incrocio, ora al suo posto c'è un albergo. La nostra casa non si è salvata, è stata distrutta. La prima bomba l'ha colpita, mi sembra nel secondo o terzo bombardamento, poi è stata distrutta completamente da quelli successivi.*

*Il 23 dicembre 1943 lo zio mi è venuto a prendere in collegio a Faenza per farmi trascorrere un mese di vacanza in famiglia, dove ho ritrovato tutti i miei fratelli. Ricordo che a fine gennaio Giuseppe mi ha accompagnato in bicicletta alla stazione di Santarcangelo, dove ho preso il treno per tornare in collegio, quindi in quel periodo lui non si era ancora imbarcato sul Nettuno III. Secondo me è rimasto a Torre Pedrera per tutto l'inverno.*

*A un certo punto hanno iniziato a bombardare anche Faenza. Dopo la prima incursione, i ragazzi presenti nel collegio sono stati trasferiti a Castel Raniero, su una collina nella periferia di Faenza. Io ho preferito rimanere nel collegio in città, ero un solitario. Quel giorno mi trovavo a Ravenna con l'arciprete (il direttore del nostro collegio). Lui aveva dovuto presentarsi in Tribunale per una testimonianza ..., da là abbiamo sentito il forte brontolio degli aerei e delle bombe che scoppiavano a Faenza. Dopo avere pranzato a casa di un signore, il cui figlio era pilota della Regia Aeronautica, siamo tornati in città, dove abbiamo visto gli effetti delle bombe e molte macerie.*

*In occasione del secondo bombardamento, il 13 maggio 1944, io mi trovavo a camminare in città con un mio amico. Lui era di un altro collegio, quello in Corso Cavour. La sua famiglia, prima della guerra, era emigrata in Libia per motivi di lavoro e in seguito all'avanzata alleata, tutti i ragazzi erano stati rimpatriati con una nave e lui, con suo fratello, erano stati mandati a Faenza.*

*Ci trovavamo in piazza, di fronte al duomo, quando a un certo momento abbiamo sentito arrivare una formazione di aerei. Non ricordo di avere sentito la sirena dell'allarme aereo. Guardando in alto, abbiamo visto gli aerei luccicare al sole e poco dopo le bombe scendere verso terra. Ci siamo messi a*

*correre in direzione di Porta Montanara. Gli scoppi hanno fatto un rumore tremendo. Poco più avanti abbiamo visto i primi morti. Un uomo era senza la testa.*

*Proseguendo la corsa, ho visto a terra una ragazza. Era Valli, una mia amica. Aveva le gambe ferite in modo orribile. Le bombe avevano colpito le mura della città e i pezzi di pietra erano volati da tutte le parti come fossero schegge. Mi sono chinato su di lei che mi ha abbracciato piangendo. Ricordo ancora le sue parole: "Pietro, Pietro, che dolore alle gambe". Con l'arrivo dei soccorsi è stata portata all'ospedale, dove ho saputo poi essere deceduta in serata, le sue condizioni erano troppo gravi.*

*Valli, in effetti, si chiamava Fanny Rocchi, classe 1922, una bellissima ragazza con un fisico perfetto, aveva due gambe da modella. Lavorava in un laboratorio, dove aggiustava mobili, nel palazzo della Società Elettrica, proprio di fronte al laboratorio artigianale dove andavo a lavorare io. Quando Valli faceva una pausa per fumarsi una sigaretta, veniva da noi a fare due chiacchiere. Nella nostra bottega, in vicolo Pasolini, vi erano due artigiani, un falegname (Domenico Cameroni) e un che aggiusta stufe (Erole Bartolotti), due persone molto gentili che mi hanno trattato benissimo. Spesso m'invitavano a mangiare a casa loro e a volte mi portavano anche a fare una scampagnata.*

*Dopo il bombardamento, io e il mio amico siamo tornati subito in collegio. Erano già avvenute due incursioni sulla città e, anche se il nostro edificio non era stato colpito, io non potevo più rimanere lì. Mi sarei dovuto spostare nella struttura di Castel Raniero e, se le cose peggioravano ulteriormente, forse anche in quella della Zattaglia, ubicata in montagna verso Brisighella. A me questa cosa non piaceva molto, così il 24 maggio ho raccolto i "miei due stracci", li ho infilati in una valigia e senza dire nulla a nessuno, sono scappato via. Volevo andare a Torre Pedrera dai miei fratelli.*

*Ho raggiunto il posto di controllo della milizia sul ponte del Lamone. Qui un militare molto giovane, mi ha chiesto cosa facevo. Spiegata la mia situazione, mi ha detto che ci avrebbe pensato lui a trovarmi un passaggio per tornare a casa. Poco dopo è passato un camioncino che trasportava materiale elettrico, doveva andare a Pesaro. Il milite gli ha chiesto se poteva darmi un passaggio e quel gentile signore ha acconsentito. Dovendo raggiungere Torre Pedrera mi sono fatto lasciare a S. Giustina. Si era ormai fatto buio, così sono andato a bussare alla chiesa per chiedere ospitalità al parroco. Mi ha chiesto di fargli vedere cosa conteneva la valigia. Purtroppo, non so per quale motivo, non ha potuto aiutarmi. Camminando lungo la strada, mi sono fermato in una casa di contadini, sul lato destro della via, a circa mezzo chilometro dalla chiesa. Qui ho trovato grande ospitalità. Mi hanno fatto dormire addirittura in un letto. Purtroppo non ricordo più il nome di quella famiglia. La mattina dopo, lasciata la valigia presso quella gente, che se ricordo bene, è stata poi recuperata da mio zio, mi sono messo in cammino per raggiungere la famiglia. Quando mi hanno visto arrivare, i miei fratelli mi hanno chiesto: "Coma mai Pitrin sei tornato a casa?" "Al m'arveva al bombi sla testa, a so vnù via" (mi arrivavano le bombe sulla testa, sono venuto via). Giuseppe non c'era, era partito alcuni giorni prima per imbarcarsi su una nave a Ravenna, il Nettuno III. Facevano trasporti di viveri e munizioni.*

*Durante il periodo del suo servizio su quella imbarcazione, Giuseppe è venuto a casa in licenza due volte, la prima nel mese di luglio, la seconda nel mese di agosto 1944. Quella mattina, quando è ripartito in treno per rientrare in servizio a Ravenna, l'ho accompagnato fino al porto. Il Nettuno III era attraccato alla banchina e ricordo che gli si era affiancato un automezzo sul quale era caricata una grossa balla di tabacco già lavorato, probabilmente rubato dai tedeschi in qualche tabacchificio.*

*L'equipaggio era composto da otto marinai italiani, ma quel giorno a bordo ho visto anche alcuni tedeschi, al comando di un loro ufficiale. Ho notato che*

*l'imbarcazione era armata. Giuseppe non mi ha detto quale fosse la loro destinazione. Da quel giorno non ci siamo più visti".*

Prima di lasciarci, ho chiesto a Pietro se aveva della documentazione relativa a Giuseppe e se era possibile averne copia. Con quella, avrei provato a fare delle ricerche, per vedere se era possibile raccogliere notizie più dettagliate su quanto era avvenuto quel giorno.

Il **27 agosto**, mi è arrivata la sua lettera contenete il foglio matricolare, con un foglio di accompagnamento che riportava:

*"Bologna 26 agosto 2013*

*Ciao Daniele eccoti il foglio matricolare di mio fratello se possa mai aiutarti in qualche ricerca. A Venezia i miei tentativi sono stati inutili, anche perché ritengo, con molta probabilità di non sbagliarmi, che non si siano spesi molto per effettuare semplici ricerche. Chissà se tu, con l'aiuto dell'ufficiale di cui mi hai parlato, potrai acquisire qualche utile informazione. Io credo che il campo di ricerca possa essere soltanto Genova. La Capitaneria dovrebbe avere nei suoi archivi notizie più ampie sulla sorte e sulle circostanze che hanno visto la scomparsa del naviglio. Hai parlato di amici e di ricerche per mezzo del computer. Fa un tentativo. I tuoi amici ritengo saranno molto esperti e capaci di accedere ai luoghi giusti. E uno di questi, molto importante per me, è la Capitaneria di Genova. Io sono sempre disposto a venire a Rimini, basta che tu me lo chiedi. Ti saluto e ti ringrazio. Mi ha fatto piacere conoscerti perché ho notato che sei una persona degna e molto in gamba. Arrivederci  
Pietro "*

Dalla lettura del documento (**v. all. 5**), si possono cogliere i dati anagrafici, somatici e morali di Giuseppe:

*Panni Giuseppe, matricola 19031 prima categoria, nato a Rimini il 18 aprile 1924, domiciliato a Rimini in via Destra del Porto n° 77  
Statura 1,65 occhi neri, colorito rosso, capelli castani ondulati, dentatura sana.*

*Precedenti: morali, buoni - politici, buoni - penali, buoni.*

*Titolo di studio: 2 Scuola Marittima*

*Stato civile: celibe - Mestiere: marinaio*

*Arruolato per una ferma di 28 mesi, il 05 ottobre 1942 dal consiglio di leva marittima di Rimini*

*Classificato provvisoriamente: marò allievo fuochista C.M. - nocchiere*

*Irreperibile stando imbarcato sul Nettuno III requisito dalle autorità germaniche nel periodo dal 17 maggio 1944 al 13 ottobre 1944 data del naufragio per atto di guerra (foglio in data 06 aprile 1955 della Soc. Armatrice di Genova "Nettuno".*

Nella seconda pagina è possibile leggere:

*"cancellato il 3 dicembre 1945 perché scomparso in mare nel sinistro del m/v Nettuno III, avvenuto il 13 ottobre 1944 (foglio 6817 del 26 novembre 1945 di Compamare Venezia).*

*Nel riquadro "Campagne di guerra, decorazioni, ferite, azioni di merito" vi sono riportate queste notizie relative al periodo prima dell'imbarco sul Nettuno III:*

*5 maggio 1941 primo giorno sul m/p Aquila*

*7 agosto 1943 ultimo giorno sul m/v Marcella*

Come già anticipato da Pietro, mancano dettagli sul luogo dove era avvenuta la tragedia e la causa che l'aveva determinata. Vi era però riportata una notizia molto interessante, il nome "*dell'unico superstite nazionale*", il sig. Virgilio Bernardinello di Angelo classe 1904, senza però specificarne la provenienza.

La notizia della morte del fratello era giunta ai Panni attraverso la Capitaneria di Porto di Rimini.

Pietro in passato ha cercato ulteriori dettagli sull'affondamento del Nettuno III ed ha scritto due lettere alla Capitaneria di Porto di Venezia, una in data 18 ottobre 1993 (**v. all. 6**), l'altra in data 16 settembre 2003 (**v. all. 7**), ma entrambe non hanno sortito nessun effetto.

A una persona che ha perduto un fratello nell'adempimento del suo dovere durante il periodo bellico, ritengo sia dovuta almeno una lettera per consigliarlo su come procedere nelle ricerche per ottenere quanto Lui cercava. Purtroppo Pietro ha trovato come interlocutori, persone di scarsa sensibilità. Nella lettera del 1993, Pietro ha scritto che l'imbarcazione trasportava esplosivi (testate di siluri) e che un aereo alleato l'aveva mitragliata facendola saltare in aria. Ho chiesto a Pietro, da quale fonte aveva ricevuto questa informazione. Mi ha risposto che quelle notizie non erano ufficiali, ma frutto di ipotesi conseguenti ai vari discorsi fatti con gli amici.

Una lettera l'ha inviata anche alla Capitaneria di Porto di Bari, perché da qualche parte aveva trovato la notizia che il sopravvissuto poteva provenire da quel compartimento. Purtroppo le cose non stavano così, da Bari gli avevano risposto che nei loro registri quel nome non risultava iscritto. Di positivo c'era che almeno da quest'ufficio aveva ottenuto una cortese risposta. Chi poteva sapere qualcosa su questo episodio di guerra sul mare? Dovevo trovare un appassionato di storia navale militare.

Ricordandomi che l'amico Nicola Malizia di Rimini, con al suo attivo la pubblicazione di oltre quaranta libri del genere storico aeronautico, era in contatto con Enrico Bagnasco, noto scrittore in materia navale e fondatore nel 1993 della rivista mensile "*Storia Militare*", gli ho chiesto (**23 agosto**) se attraverso questa sua conoscenza era in grado di aiutarmi, inviandogli tutti i dati in mio possesso.

Contemporaneamente ho pensato di chiedere notizie a più fonti, sperando che almeno da una di queste, mi potesse giungere una risposta alle mie domande. Alcuni giorni dopo quindi, inviavo la stessa richiesta anche all'ammiraglio Angelo Mainardi, che avevo conosciuto qualche anno prima, facendo parte del gruppo A.R.I.E.S. (Associazione Ricerche Iconografiche e Storiche) di Rimini. Molto gentilmente Mainardi (**2 settembre**) mi rispondeva che il Nettuno III non era una nave da guerra. Bisognava provare con il Ministero dei Trasporti da cui dipendeva la Marina Mercantile, e mi consigliava di mettermi in contatto con l'ammiraglio Aleardo Maria Cingolani.

Il giorno seguente, inviavo una mail anche a lui:

*"Salve Ammiraglio Cingolani, sono Daniele Celli di Rimini, ..."*

#### **RISPOSTA del 3 settembre**

*"Salutoni! L'unico che può sapere qualcosa è il direttore del Museo della Marineria di Cesenatico Davide Gnola che ha pubblicato un fascicolo sulle unità da lavoro affondate o perse nel 2° conflitto mondiale. Oppure alla dottoressa de Nicolò direttrice Museo della Marineria di Pesaro. Altro nome che potrebbe sapere qualcosa è Valeriano Moroni di Rimini ricercatore storico. Esiste un libro edito da Luisè su queste unità, forse c'è qualcosa. Per ultimo sapendo la matricola della barca, andando in capitaneria si trova il registro relativo che riporta tutti i dati. Cingolani"*

Nel frattempo, il **6 settembre** mi è arrivata la risposta di Malizia:

*"Carissimo Daniele, buongiorno. Ecco cosa mi risponde Bagnasco sul Nettuno III. Penso che siano notizie interessanti per il tuo amico. Un caro saluto e buona giornata. Nicola  
da: Erminio Bagnasco a: Malizia"*

*Caro cavaliere, ecco cosa mi risulta in merito al motoveliero Nettuno III: costruito nel 1942 e armato a nave goletta; stazza lorda 343 tsl; proprietà: Soc. Anonima Trasporti Marittimi Nettuno di Genova. Requisito dalla R. Marina a Lampedusa il 17.10.42. Iscritto nel naviglio ausiliario con la sigla V.328 per il servizio di vigilanza foranea sino all'8 settembre 1943. All'armistizio era ai lavori a Venezia (e fu abbandonato). E' probabile che successivamente sia stato impiegato in Adriatico al servizio dei tedeschi. Risulta affondato per aver attivato una mina alle foci del Po il 13 ottobre 1944".*

Il motoveliero era saltato su una mina alle foci del Po, ma esattamente dove era avvenuto l'incidente? Si era verificato in mattinata, nel pomeriggio, di notte? Volevo conoscere altri dettagli, così ho proseguito le ricerche sperando di trovare nuove fonti.

Come consigliatomi dall'ammiraglio Cingolani, ho inviato analoghe richieste di informazioni in merito all'affondamento, alla dott.ssa De Nicolò (**4 settembre**), direttrice del Museo della Marineria di Pesaro e a Davide Gnola (**6 settembre**), direttore del Museo della Marineria di Cesenatico.

La dott.ssa De Nicolò (**11 settembre**) mi rispondeva che purtroppo non conosceva l'evento, però mi consigliava di porre il quesito all'ammiraglio Alberto Silvestro, autore di numerose pubblicazioni e collaboratore della Rivista Marittima.

Anche Davide Gnola (**9 settembre**) non era a conoscenza di quell'affondamento. Mi consigliava di mettermi in contatto con un'associazione di appassionati di ricerche in ambito nautico militare denominata "AIDMEN" (Associazione Italiana di Documentazione Marittima e Navale),

***[http://www.aidmen.org/index.php?option=com\\_frontpage&Itemid=1](http://www.aidmen.org/index.php?option=com_frontpage&Itemid=1)***

i cui associati erano "tutti ferratissimi esperti di vicende belliche navali", sue testuali parole. Mi forniva il recapito della sig.ra Luisella Zocca, alla quale inviavo subito una mail. Il giorno seguente (**10 settembre**) mi giungeva la sua cordiale risposta:

*"Gentile sig. Celli, ha fatto bene a scriverci. Inoltro la sua mail alla nostra lista soci, cordialità - Luisella Zocca - Segreteria AIDMEN".*

e dopo alcuni giorni (**13 settembre**) la signora m'inviava i dati in loro possesso:

*"Gentile sig. Celli, il nostro vicepresidente, Giorgio Spazzapan, mi invia la scheda del repertorio sul Nettuno. E' affondato per urto con mina. Veda allegato. Cordiali saluti"*

La scheda unita alla mail (**v. all. 8**), riportava tutti i dati sulla imbarcazione ma purtroppo nulla di nuovo su quello che ancora volevo scoprire.

Per quanto riguardava la ricerca della foto, la signora Zocca mi scriveva:

*"Nell'Archivio fotografico AIDMEN conservato presso il Museo della Marineria ci sono alcune occorrenze per Nettuno (non il III, ma potrebbe essere una registrazione provvisoria)."*

Che cosa significava la sigla V 328 attribuita al Nettuno III? Dalle ricerche svolte, ho trovato che le imbarcazioni requisite dalla Regia Marina per scopi bellici, venivano iscritte nel registro del naviglio ausiliario, con assegnazione di una matricola a seconda dell'utilizzo che gli veniva attribuito.

Di questo specifico argomento, ne ho trovata traccia nell'interessante libretto, corredato di belle foto d'epoca, che mi ha inviato Davide Gnola, il direttore del Museo della Marineria di Cesenatico.

Il libretto s'intitola "*La guerra dei Trabaccoli*" (**v. all. 9**), scritto dai ricercatori dell'Associazione Italiana Documentazione Marittima e Navale di Milano (AIDMEN) dove a pag 6 è riportato:

*"I trabaccoli requisiti all'inizio del conflitto furono circa 200, tenendo però presente che nel corso della guerra, molte di queste imbarcazioni, furono derequisite e spesso requisite di nuovo con nuova caratteristica corrispondente all'impiego previsto:*

*- vedette foranee (caratteristica V e F), navi che, ufficialmente, avevano lo scopo di preavvisare l'avvicinarsi alle coste di velivoli provenienti dal mare oltre a svolgere servizi di pilotaggio e scorta ai collegamenti con le isole e le basi;*

*- unità antisom (caratteristica AS), dovevano pattugliare le zone costiere e contrastare l'attività sempre più aggressiva dei sommergibili nemici che si spingevano lungo le coste italiane per attaccare piccoli convogli o pescatori al lavoro;*

*- dragaggio (caratteristica B, G, R, DM).*

*La caratteristica B indicava il dragaggio ravvicinato a sciabica.*

*La caratteristica G il dragaggio d'altura a divergenti grandi.*

*La caratteristica R il dragaggio d'altura a divergenti piccoli.*

*La caratteristica DM indicava i dragamine magnetici.*

*Parecchi altri piccoli trabaccoli furono requisiti per il pilotaggio (caratteristica P), guardia alle ostruzioni (caratteristica O) e i servizi portuali (caratteristica Z)".*

Dopo avere ricevuto dalle varie fonti i dati sul Nettuno III, ho contattato Pietro per informarlo di quanto era emerso dalle ricerche, e in occasione del nostro secondo incontro (**14 settembre**) gli ho consegnato la stampa delle notizie ricevute da Cernuschi e dall'associazione AIDMEN. Parlando con lui sull'argomento, i vecchi ricordi riaffiorano in superficie. Leggendo la notizia che l'affondamento era avvenuto nella zona del delta del Po, Pietro si è ricordato che uno zio gli aveva raccontato che suo fratello Giuseppe era deceduto "*ma la Pella*".

Sono andato a consultare la mappa del Delta del Po ed ho localizzato un luogo con il toponimo "*Pila del Po*" (**v. all. 10**).

In attesa di ulteriori notizie, mi è venuto in mente che anche attraverso le biblioteche delle zone limitrofe a quella dell'affondamento potevo provare a cercare una traccia che mi potesse aiutare nelle ricerche.

Avrei potuto chiedere se mi potevano segnalare i nomi di storici locali che si interessavano di ricerche sulla II Guerra Mondiale o sulla marineria locale, forse qualcuno di loro poteva conoscere dettagli su questa storia, così ho inviato (**9 settembre**) una richiesta d'informazioni alle biblioteche di Ravenna, di Chioggia, oltre a quella di Genova (**18 settembre**), luogo ove era stata immatricolata l'imbarcazione, ma purtroppo non ho ottenuto alcuna risposta.

Il **15 settembre** ho coinvolto nella ricerca anche il riminese Valeriano Moroni, un appassionato di storia marittima locale, ma anche lui non conosceva questo particolare avvenimento.

Il **20 settembre** ho inviato una richiesta di informazioni, all'Archivio Storico di Ravenna, dove sono in contatto con il dott. Luparini, dal quale ottenevo, qualche giorno dopo, questa risposta:

*"Caro Celli, nessun disturbo. Mi rincresce anzi di non poterle essere di aiuto in merito a quanto mi chiede. Quello che posso fare è provare a sentire da*

*conoscenti che si occupano di storia militare locale. Le farò sapere.  
Cordialmente, Alessandro Luparini”*

Lo stesso giorno ho contattato anche l'amico Massimo Valli di Faenza, che essendo pure Lui un appassionato di storia locale sul periodo bellico, poteva avere conosciuto durante le sue ricerche un appassionato di marina che poteva darmi delle risposte. Mi ha segnalato un amico di Ravenna, Roma Dover, dell'Istituto Storico ma anche lui non mi ha potuto aiutare, non conoscendo questo fatto.

Un'altra linea da seguire nelle ricerche, poteva essere quella di contattare un'associazione di pescatori o un gruppo di appassionati d'immersioni subacquee del luogo. Loro sono sempre alla ricerca di nuovi siti da esplorare e potrebbero, in passato, aver localizzato la posizione del relitto del Nettuno III. Essendo la zona dell'affondamento, a cavallo della foce del Po, facendo una ricerca in rete ho individuato alcune scuole Diving e il **20 settembre** ho telefonato al sig. Rossano Tiozzo del “*Diving Tegnue*” di Chioggia. Mi ha detto che lui non frequentava quella zona di mare, mi consigliava di parlare con quelli del Diving di Albarella, ai quali inviavo in giornata la solita mail, ma purtroppo da loro non ho ottenuto alcuna risposta.

Ricordandomi di avere un amico riminese con la stessa passione, Gabriele Giovannini (detto Lele), il **23 settembre** l'ho contattato per chiedergli se aveva degli amici da segnalarmi in quella zona o in subordine se poteva chiedere lui informazioni in merito a quel relitto.

La sua risposta, per un disguido, ha tardato ad arrivare, ma poi è giunta, anche se purtroppo è stata anche questa negativa. Sembra proprio che del Nettuno III si sappia in generale poco. Il **7 novembre** Lele mi ha inviato questa mail:

*“Ciao Daniele, solo oggi ho ricevuto risposta dall'amico di Chioggia sulla domanda che mi avevi posto qualche mese fa sul Nettuno III. Lele*

*Ciao Lele, scusa ma ho visto il messaggio solo adesso... No, del Nettuno III non so niente, c'è un relitto davanti alla Pila: la cannoniera della Pila era una nave mercantile sequestrata dall'esercito e armata con cannone a prua. 365 ton di stazza costruita a Trieste si occupava di controllare la costa dai sommergibili inoltre aveva funzioni ausiliarie. Insabbiata a seguito violenta mareggiata nel febbraio 1943 davanti alle foci del Po. Fu dichiarata recuperabile, in realtà fu abbandonata lì, poi erosione, bradisismo e piene del Po fecero il resto inabissandola dove è ora (26 mt). Si chiamava “San Giorgio”. Per molti anni rimase lì a mezz'acqua col cannone che fuoriusciva (da cui la busa del canon). A Pila i vecchi la ricordano molto bene, in tempo di guerra la saccheggiarono per i generi alimentari che portava, in effetti dentro ci sono ancora i piatti con lo stemma della marina italiana. Marco Costantini”*

Pensando in quale altro modo avrei potuto provare a cercare informazioni in merito all'affondamento, mi è venuto in mente che sarebbe stato interessante sapere se le A.N.M.I. (Associazione Nazionale Marinai d'Italia) di quelle zone avevano tra i loro iscritti, persone appassionate di ricerche sul periodo bellico. Potevano avere raccolto testimonianze su episodi di guerra avvenuti in mare e forse anche su quello che stavo cercando io.

Su questo specifico aspetto della ricerca mi ha aiutato Valeriano Moroni che mi ha segnalato i nomi dei rappresentanti delle sezioni di Chioggia (presidente Giorgio De Bei) e di Ravenna (pres. Mauro Cattarozzi), così il **29 settembre** inviavo la mia solita richiesta di collaborazione. Purtroppo anche loro non

sapevano nulla in merito ma Cattarozzi mi comunicava interessanti spunti di ricerca:

*“Egregio sig. Celli,*

*nel complimentarmi per le sue interessanti ricerche storiche mi spiace di non poter esserle d'alcun aiuto per quanto riguarda il M/v Nettuno III. Dalla sua scheda risulta che l'unità è stata costruita dal cantiere navale Codecasa di Viareggio. Dando per scontato che in internet non vi sia traccia dell'unità, dal registro delle navi in costruzione della locale Capitaneria di Porto si potrebbe avere conferma che una nave (il nome potrebbe esserle stato dato successivamente) costruita dal suddetto cantiere nel 1941-1942 lunga circa 42 metri e larga 8,8 sia stata poi iscritta al numero 1246 dei RR.NN.MM.GG./matricole della Capitaneria di Porto di Genova, così come sembrerebbe dalla sigla GE1246, scritta fra parentesi dopo il nome della società armatrice S.A. Trasporti Marittimi Nettuno di Genova. Forse le conviene iniziare le ricerche partendo dalle matricole/RR.NN.MM.GG. di Genova (ove dovrebbero esservi le annotazioni relative alla requisizione e all'affondamento etc, rivolgendosi a Viareggio solo nel caso in cui la sigla non corrisponda al numero d'iscrizione, così come ipotizzato. Tanti saluti e auguri Mauro Cattarozzi”*

Nel frattempo Pietro Panni mi ha telefonato per informarmi di avere trovato alcuni documenti e alcune fotografie di suo fratello. Dopo qualche giorno (**14 giugno**) ci siamo visti e mi ha consegnato una busta che conteneva: l'estratto di matricola, le due lettere inviate al comandante della Capitaneria di Porto di Venezia e tre fotografie di Giuseppe.

La prima, è una foto tessera (**v. all. 11**) scattata quando aveva 18 anni. Sul retro porta una dedica: *“Per esserti maggiormente vicino, Giuseppe”*. È la stessa presente sulla lapide del loculo nel cimitero di Rimini. Pietro ricorda che Giuseppe l'aveva inviata alle sorelle, che loro poi l'hanno data anche a lui. Le altre due foto risalgono al periodo del servizio di leva in Marina a Venezia. Una ritrae Giuseppe in divisa militare da lavoro (la foto presente in copertina).

L'altra invece è una foto di gruppo (**v. all. 12**) scattata nel 1942/43 a Venezia. Giuseppe è il primo a sinistra della riga inferiore, quello con il berretto nero.

Ho chiesto a Pietro se vi erano altri volti noti nella foto, molti riminesi erano stati arruolati in marina. Infatti, guardandola attentamente, vi ha riconosciuto alcuni giovani riminesi. Uno era suo cugino Andrea Panni, classe 1923, il terzo da sinistra della riga in alto. Lui, che il giorno dell'armistizio era imbarcato sulla Amerigo Vespucci, è riuscito a raggiungere Brindisi, suo fratello che invece era rimasto a Venezia, è riuscito a tornare a casa alcuni giorni dopo.

Oltre a suo cugino, vi sono altri riminesi, sono il 1° e il 4° da sinistra della riga in alto, ma di loro non ne ricorda il nome.

Anche il 2° da sinistra della riga centrale, che si trova sotto a quello con la tuta nera, era della nostra zona, lo chiamavano *“Iusaf”*. La sua mamma era di La Spezia, una donna molto autoritaria. Lui aveva una sorella molto bella, amica della mia (Gina), probabilmente avevano la stessa età. Abitavano nella casa d'angolo con Via Perseo. Molto probabilmente anche il 5° marinaio da sinistra della riga in basso era di Rimini, quel volto gli è familiare.

Il cugino di Pietro, Andrea Panni aveva un fratello sotto le armi nell'esercito, Antonio Panni classe 1920, si trovava in Sicilia quando c'è stato lo sbarco. È stato catturato e mandato in prigionia in Inghilterra, riuscendo a tornare in Italia verso la fine del 1945.

Dalla lettura dell'estratto di matricola (**v. all. 13**) possiamo leggere che Giuseppe Panni ha avuto il suo primo imbarco come allievo motorista dal 05 maggio 1941 al 22 settembre 1941 sul Moto Peschereccio (m/p) "Aquila". A quello, sono seguiti altri tre periodi di imbarco sullo stesso m/p. Successivamente dal 01 giugno 1942 al 07 agosto 1943 è stato imbarcato sul m/p "Marcella".

Con questo imbarco terminano le registrazioni sulla sua attività lavorativa, quella svolta sul Nettuno III non è stata registrata. Il 27 agosto 1942 viene nominato marinaio motorista per la condotta di motori diesel di potenza massima di 100 cv installati a bordo di velieri addetti al traffico ed alla pesca di stazza fino a 50 tonnellate.

Nel tentativo di cercare una fotografia dell'imbarcazione, il **15 giugno** ho provato a cercare in rete se è ancora in attività il Cantiere Navale della "G.B. Codecasa" di Viareggio che nell'agosto del 1942 aveva costruito il Nettuno III per conto della S.A. Trasporti Marittimi Nettuno di Genova. Per fortuna ne risulta ancora uno con quella denominazione.

Nella pagina principale, ho trovato il loro indirizzo di posta elettronica:

**<http://www.yachtonline.it/cantieri/cantieri-navali-codecasa-spa>**

Mi sono chiesto: "*Chissà se nel loro archivio vi poteva essere conservata ancora una foto o magari un disegno del Nettuno III*" con cui "*farcire*" la ricerca.

Perché non provare a chiedere questa cortesia? Poco dopo, buttate giù due righe, ho inviato una mail per chiedere la loro collaborazione.

La cortese risposta da Viareggio è giunta il giorno seguente:

*"Gentilissimo Signor Celli,*

*facendo seguito alla sua cortese richiesta riportata sotto e dopo aver verificato la presenza di immagini o altro materiale relativo al Nettuno III, la informiamo che, a causa di due cambi di sede dei nostri cantieri, purtroppo gran parte delle informazioni dell'archivio degli anni passati è andata perduta e pertanto siamo impossibilitati ad inviarle quanto richiesto. Ci rammarichiamo di non poterle essere d'aiuto, soprattutto tenendo conto del nobile obiettivo della sua ricerca, e approfittiamo dell'occasione per rivolgerle i nostri più sentiti auguri affinché, nonostante le difficoltà, riesca a portare a compimento il suo lavoro. I nostri più cordiali saluti Cantieri Navali Codecasa"*

Contemporaneamente all'invio della richiesta di aiuto al Cantiere Navale, inviavo una mail anche all'ammiraglio Alberto Silvestro, che mi aveva segnalato la prof.ssa Maria Lucia De Nicolò. Anche l'ammiraglio la mattina seguente mi ha prontamente risposto:

*"Gent mo. Sig. Celli*

*non ho mai svolto ricerche nel settore che L'interessa. Oggi cercherò di mettermi in contatto con qualcuno dei pochi amici ancora in servizio all'Ufficio storico della Marina. Probabilmente in quell'archivio potrebbero esserci notizie sull'episodio che Le interessa. A San Benedetto del Tronto ho un amico, Giuseppe Merlini, giovane ricercatore molto attivo e preparato, che anni fa ha condotto molte ricerche sulla gente di mare sanbenedettese lavorando a lungo alla Capitaneria di Porto di Ancona e potrebbe aver trovato qualche notizia sulla presenza di personale civile nella marina tedesca. Se non l'avesse già fatto, potrebbe far capo a Compamare Rimini. Ha già consultato la stampa dell'epoca Resto del Carlino e testate di Rimini? Ha già fatto ricerche negli archivi dell'anagrafe comunale e parrocchiale? Appena avrò trovato qualche risposta gliela farò sapere. Cordialmente. Alberto Silvestro"*

Molto efficiente come lo sono tutti i militari con forte spirito di corpo, evidentemente interessato alla cosa, si attivava presso l'Ufficio storico della Marina Militare e nella stessa mattinata m'inviava una seconda mail:

*"Gent. sig. Celli*

*Ho telefonato all'ammiraglio Manzari (Ufficio Storico della Marina Militare) che mi ha fatto sapere quello che è disponibile all'ufficio storico. Se volesse più particolari di quelli che Le mando potrebbe rivolgersi a quell'Ufficio. Il moto veliero o nave goletta da carico di 343 tonnellate di stazza lorda era stato costruito nel 1942 per conto della Società Anonima Trasporti Marittimi di Genova. Fu requisito dalla Regia Marina il 17 ottobre 1942. L'8 settembre era ai lavori a Venezia, dove era arrivato proveniente da Palermo il 6 maggio 1943. Ha urtato una mina nei pressi della foce del Po ed è affondato il 13.10.1944 durante un viaggio di trasferimento da Ravenna per Venezia. Da una lettera della Capitaneria di Porto di Venezia del 29 gennaio 1953 risulta che vi erano imbarcati sette marinai, uno solo dei quali si salvò, Virgilio Berardinelli se non mi sbaglio. C'è però anche una versione diversa. Si sarebbe salvato anche un altro marinaio, ma non Piazza. Quando navi mercantili venivano requisite dalla Regia Marina in genere, l'equipaggio veniva militarizzato e ciò è avvenuto per il Nettuno III, come risulta da quanto detto dall' Amm. Manzari, confermato dal rinvenimento del foglio matricolare di Giuseppe Panni. Il fatto che si sia trovato a dipendere dai tedeschi sembrerebbe una conseguenza del sequestro dell'imbarcazione dopo l'armistizio. Però la nave era impiegata dalla Marina della repubblica di Salò, ovviamente alleata dei tedeschi, che forse non erano interessati alla gestione diretta delle navi sequestrate. E' possibile che un parente (in questo caso potrebbe essere il fratello minore Pietro) chieda a PERSOMIL (Direzione generale del personale militare, con indirizzo reperibile in Internet) una copia del foglio matricolare inviando una richiesta corredata di copia di un documento d'identità. Quando ringrazierà la prof.ssa de Nicolò, alla quale va attribuito il merito della soluzione del problema, La prego di porgerle, oltre ai suoi, anche i miei più cordiali saluti Alberto Silvestro"*

Sicuramente presso l'Ufficio Storico della Marina Militare sono conservati documenti su quest'atto di guerra, dopo tutto si trattava di un affondamento con sette vittime e se vi era stato un superstite, doveva sicuramente esserci anche il verbale con la sua dichiarazione su come si erano svolti i fatti quel giorno.

Il **21 giugno** ho telefonato a Pietro Panni per suggerirgli di contattare l'Ufficio Storico, forse era possibile acquisire questi documenti su suo fratello, specialmente la lettera della Capitaneria di Porto di Venezia del 29 gennaio 1953 citata nella mail dell'ammiraglio Alberto Silvestro.

Qualche tempo dopo, il **09 luglio** ho contattato il sig. Morigi Giovanni di Ravenna, come consigliatomi dalla segreteria di "Ravenna Sub". Lui era stato per venti anni sommozzatore dei Vigili del Fuoco ed ora che è in pensione, coltiva la sua passione per le immersioni. Gli ho chiesto se conosceva l'episodio del naufragio del Nettuno III, ma non mi ha saputo dare notizie in merito. Mi ha detto che avrebbe controllato tra la sua documentazione e che mi avrebbe fatto sapere. Dopo appena mezz'ora mi ha richiamato, raccontandomi cosa aveva trovato. Si trattava dei dati che già conoscevo, evidentemente tutti attingevano alla stessa fonte. La notizia interessante era invece che nel delta del Po qualcuno aveva individuato un relitto ma non sapevano di quale imbarcazione si trattasse. Dovevano approfondire le ricerche e se di mio interesse mi avrebbe contattato. Mi consigliava di parlare con un suo amico, Villà Pino (sminatore) di Adria Rovigo a cui ho telefonato più volte senza mai trovare nessuno.

Durante le ricerche, mi è sorto un dubbio:

*“Giuseppe Panni era un militare quando è deceduto?”*

Io ero convinto che Lui, trovandosi imbarcato su un natante requisito dai tedeschi dopo l'armistizio, fosse uno dei tanti marinai che per non rischiare la fucilazione come renitente alla leva, si era presentato sotto le armi nella R.S.I. (Repubblica Sociale Italiana) dopo l'emanazione del bando Graziani.

Pietro, a cui ho posto questa domanda, mi ha risposto che per quanto rammentava, suo fratello era un civile alle dipendenze del Comando Marittimo tedesco.

*“Mi ricordo molto bene, il giorno che l'ho accompagnato al porto di Ravenna nell'agosto 1944. Siamo arrivati sino alla banchina del porto e Giuseppe era sicuramente in abiti civili e non in divisa. Quella è stata l'ultima volta che ci siamo visti”.*

Pietro non sa dirmi nulla su come suo fratello abbia fatto a trovare l'ingaggio nella marina tedesca, come civile oltretutto. Se il giorno della sua morte, Giuseppe risultava sotto le armi, ne avrei potuto trovare traccia nei dati del Commissariato Generale Onoranze Caduti in Guerra, così mi sono collegato con il sito:

**[http://www.difesa.it/Ministro/Commissariato\\_Generale\\_per\\_le\\_Onoranze\\_ai\\_Caduti\\_in\\_Guerra/Pagine/Ricerca\\_sepulture.aspx](http://www.difesa.it/Ministro/Commissariato_Generale_per_le_Onoranze_ai_Caduti_in_Guerra/Pagine/Ricerca_sepulture.aspx)**

Inserendo il nominativo di Giuseppe Panni classe 1924 di Rimini, è risultato:

*“Il nominativo indicato non risulta censito tra i Caduti in Guerra”*

Ho consultato anche un elenco dei caduti della R.S.I. scaricato in rete, ma a conferma di quanto mi ha detto Pietro, il nominativo di suo fratello non figura nemmeno lì.

Il **25 luglio** mi ha telefonato Pietro Panni, per informarmi di essere riuscito a mettersi in contatto con l'Ufficio Storico della Marina. Ha parlato con l'Ammiraglio Alberini, che sostituiva l'Ammiraglio Manzari per un certo periodo, spiegandogli chi era e cosa cercava.

L'ufficiale, che è stato molto cortese e disponibile, gli ha dato tutte le indicazioni su come comportarsi, Pietro doveva scrivere una richiesta ufficiale alla quale poi loro avrebbero risposto.

Il **20 settembre**, tutto raggianti, mi ha telefonato Pietro, per informarmi che da Roma gli era arrivata una lettera. Non potendo raggiungermi a Rimini in quel periodo, mi spediva una copia di tutta la documentazione ricevuta.

Nella lettera di accompagnamento (**v. all. 14**) gli viene comunicato un breve riepilogo sulle vicende accorse al motoveliero Nettuno III sino al 13 ottobre 1944 quando è affondato alle ore 01:15 per presunto urto contro una mina vagante alle foci del Po mentre era in navigazione da Ravenna a Venezia con un carico di merci varie; dell'equipaggio italiano composto da sette persone, sei risultano scomparse.

I documenti allegati sono:

1 – Lettera raccomandata del 18 ottobre 1944 spedita dalla Capitaneria di Porto di Venezia a quella di Genova (**v. all. 15**);

2 – Lettera racc. del 19 ottobre 1944 spedita dalla Capitaneria di Porto di Venezia a quella di Genova (**v. all. 16**);

3 – Verbale del naufragio del Nettuno III (**v. all. 17**);

4 – Lettera del 27 aprile 1953 spedita dalla Capitaneria di Porto di Rimini a quella di Genova (**v. all. 18**).

Nel primo documento allegato, la Capitaneria di Porto di Venezia scrive al Ministero della Marina Mercantile, alla Direzione Marittima di Venezia ed alla Capitaneria di Porto di Genova, per informarli del sinistro del Nettuno III.

“Dell’equipaggio italiano composto di n° 7 persone, il Capitano compreso, risultano scomparse n° 6 persone e precisamente:

il Capitano al comando	De Candia Raffaele
il 1° motorista	Panni Giuseppe
il nostromo	Perini Riccardo
il marinaio	Tagliapietra Fortunato
il marinaio	Fassio Emilio
il marinaio	Pensa Alfonso

Unico superstite il marinaio Bernardinello Virgilio.

Il m/v Nettuno III era noleggiato dalla Mittelemeer Reederei ...”

“*In rete si può trovare di tutto*”, è un pensiero comune a tanti. Anche io durante le mie ricerche posso confermare di avere trovato notizie che non avrei mai pensato di reperire. Forte di questa convinzione, mi sono messo a cercare notizie in merito a tutti i componenti dell’equipaggio del Nettuno III, ma purtroppo la ricerca ha dato esito negativo. Dei sei nomi della lista nessuno compariva in rete.

Il secondo documento inviato da Roma, è la raccomandata del 19 ottobre 1944, con la quale la Capitaneria di Porto di Venezia invia a quella di Genova il verbale di naufragio relativo al Nettuno III, di proprietà della Soc. Anonima Trasporti Marittimi “Nettuno”, perduto per fatto di guerra.

Nel quarto documento, una lettera inviata nel 1953 dalla Capitaneria di Porto di Rimini a Compamare Genova, si chiede se può essere stabilita la data di militarizzazione del marinaio Panni Giuseppe classe 1924 imbarcato sul Nettuno III in qualità di motorista. L’informazione è necessaria per compilare un estratto matricolare completo da trasmettere al Ministero del Tesoro per la pensione di guerra.

Ora si conoscono altri importanti dettagli, come l’orario in cui è avvenuto il sinistro, i nominativi di tutti i componenti dell’equipaggio, unicamente italiano, e con mia sorpresa, chi gestiva l’imbarcazione, la Mittelemeer Reederei.

Io ero convinto che il Nettuno III era stato requisito dalla marina tedesca che se lo gestiva direttamente, invece non era così.

Non avevo mai letto nulla su questo “ente?”. Questo nuovo elemento mi faceva sorgere altri interrogativi, cosa che capita spesso quando si fanno delle ricerche.

*Cosa era la Mittelemeer Reederei? Dove avevano sede i suoi uffici? Quante imbarcazioni gestiva in Adriatico? Chi era il responsabile nella nostra zona? Come avrà fatto Giuseppe Panni a trovare quell’imbarco? Chi lo avrà consigliato?*

Come lasciare in sospeso un dettaglio del genere? La prima cosa che ho pensato, è che si trattasse di un ente paramilitare, simile alla Todt, a cui venivano date in uso tutte le imbarcazioni requisite nei paesi occupati. Da una ricerca in rete ho appreso queste notizie:

**<http://de.wikipedia.org/wiki/Mittelmeer-Reederei>**

*“La Mittelmeer-Reederei GmbH (MMR) di Amburgo, era una società fondata il 16 novembre 1942 su disposizione del Commissario del Reich Karl Kaufmann. Era costituita da un consorzio di 11 aziende che avevano il compito di gestire il naviglio mercantile, requisito nei paesi occupati, operante nel Mediterraneo per la Marina Militare Tedesca. La società aveva 4 uffici*

*nell'area del Mediterraneo: 1 in Francia, 1 in Italia e 1 filiale in Grecia e in Croazia (è probabile che in Italia fosse ubicato a Venezia o a Trieste, i porti più importanti dell'alto Adriatico). Dopo l'armistizio di Cassibile e la successiva occupazione tedesca dell'Italia, la nostra flotta mercantile e le imbarcazioni sequestrate dall'Italia in Jugoslavia e Grecia vengono assegnate alla Mittelmeer-Reederei. Si trattava di circa 750 navi da carico costiere, imbarcazioni a motore e 450 chiatte, nelle acque italiane e circa 600 motor sailer greci nel Mar Egeo, tutte con meno di 1000 tsl. Le navi navigavano sotto la bandiera del servizio imperiale. Poiché gli equipaggi tedeschi a disposizione non erano in numero sufficiente a coprire le esigenze, è stato utilizzato anche personale italiano e greco. Gli uomini hanno ricevuto lo status di membri dell'esercito e soggetti alla stessa giurisdizione. La compagnia è stata sciolta il 15 settembre 1944".*

Su come Giuseppe Panni sia riuscito a trovare da Rimini l'imbarco con questa compagnia, suo fratello Pietro non sa dirmi nulla. Forse Giuseppe durante il suo servizio militare svolto a Venezia, ha avuto modo di entrare in contatto con questa società o con qualcuno che vi lavorava. Può darsi che sia stato informato da un suo commilitone che aveva trovato un imbarco con quella società prima di lui, allettato magari da una buona paga, ma soprattutto dal fatto di non doversi ripresentare sotto le armi tra le forze combattenti.

Solo dopo avere svolto la ricerca sulla Mittelemeer Reederei, ho trovato la spiegazione di quale status avessero Giuseppe, ed i suoi compagni di lavoro, alla data della sua scomparsa. Leggiamo queste brevi righe che completano la descrizione della Mittelemeer Reederei:

*Le navi navigavano sotto la bandiera del servizio imperiale. Poiché gli equipaggi tedeschi a disposizione non erano in numero sufficiente a coprire le esigenze, è stato utilizzato anche personale italiano e greco. Gli uomini ricevono lo status di membri dell'esercito e soggetti alla stessa giurisdizione. La compagnia è stata sciolta il 15 settembre 1944.*

Nonostante questa società sia stata sciolta verso la metà del mese di settembre 1944, penso che quegli uomini avessero mantenuto ugualmente lo status di "membri dell'esercito".

Il lavoro che svolgeva Giuseppe su quell'imbarcazione, era molto rischioso, basta pensare alla data in cui è avvenuto l'affondamento, il 13 ottobre 1944, Rimini era stata occupata dagli alleati appena ventidue giorni prima. I caccia nemici, già da alcuni mesi sorvolano pressoché quotidianamente i territori oltre la linea del fronte, mitragliando ogni cosa in movimento sia su terra sia in mare. Ecco spiegato il motivo dell'orario in cui è avvenuto l'affondamento, navigare di giorno era evidentemente un suicidio, solo con il favore delle tenebre c'era un minimo di speranza di concludere la propria missione.

Il Nettuno III era già stato oggetto di un attacco aereo, me lo ha raccontato Pietro che ne era stato testimone:

*"L'imbarcazione sulla quale era stato imbarcato mio fratello, aveva lo scafo in legno ed era armata. Ricordo di averla vista passare un giorno di fronte a Torre Pedrera in navigazione sottocosta, diretta a Sud, forse Rimini. Poco dopo è stata attaccata da un caccia alleato. Dall'imbarcazione hanno risposto subito al fuoco. Lo scontro è stato breve e senza spiacevoli conseguenze per nessuno dei due contendenti perché il caccia ha lasciato subito la zona".*

Da quanto letto sino ad ora tra la documentazione reperita, viene ipotizzata come la più probabile causa della perdita dell'imbarcazione, l'urto con una mina.

Di mine in Adriatico, allora ve ne erano tante. Durante il periodo bellico, ne sono state posate numerosissime dai tedeschi, per formare campi minati atti ad ostacolare il temuto sbarco alleato alle spalle della Linea Gotica.

Grazie a Valeriano Moroni, ho acquisito la mappa dei campi minati realizzati dalla Marina tedesca lungo la costa adriatica tra Fano ed il Delta del Po (**v. all. 19**).

In mare però oltre a queste, vi potevano essere anche quelle del nemico, posate sia dal mare, con sommergibili o con imbarcazioni di superficie, sia da aeromobili.

Gli alleati in Mediterraneo avevano dislocato alcuni Squadroni aerei, utilizzati nella lotta contro il naviglio nemico. Uno di questi era il 458 Squadron RAAF (Royal Australian Air Force), dotato di aerei modello Wellington (**v. all. 20**). Erano armati solitamente di siluri ma potevano trasportare anche bombe e mine. Nel periodo interessato dalla presente ricerca, questo Squadrone era basato nell'aeroporto di Foggia dal quale ha operato nel periodo compreso tra il 3 Settembre 1944 ed il 29 Gennaio 1945.

Dalla consultazione dei "Mission Records" di quel reparto (rapporti delle missioni svolte) consultabili in rete, si può leggere che sono state effettuate numerose azioni di ricognizione armata nella zona compresa tra Ravenna, Venezia e l'Istria.

La prima missione svolta dalla base adriatica viene operata nella zona compresa tra Porto Garibaldi e il Golfo di Trieste il giorno 8 settembre 1944. Le operazioni sono proseguite nei giorni seguenti anche nella zona di Ravenna.

Avendo operato in quella zona la possibilità di avere sganciato mine vaganti c'è stata. Purtroppo nei rapporti, il testo dove sono indicati i dettagli sulle missioni svolte è poco leggibile, quindi non ho la certezza assoluta che in quel periodo siano state lanciate delle mine nel Delta del Po, ma ciò è possibile.

Per chi volesse andare a leggere quella documentazione, indico il link dell'elenco delle missioni

**<http://recordsearch.naa.gov.au/scripts/Imagine.asp>**

dalla pagina 654 hanno inizio quelle svolte nell'alto Adriatico dalla base di Foggia.

In considerazione di questi elementi, il dubbio che sorge è se la mina che ha fatto saltare l'imbarcazione sulla quale era imbarcato Panni, era di produzione italo tedesca oppure alleata. La risposta a questa domanda però penso non sia possibile ottenerla.

Sulle mine marine ho trovato queste interessanti notizie da un file scaricato in rete, scritto dal Contrammiraglio Franco Eccher:

*"Le mine più comuni, utilizzate durante la Seconda Guerra Mondiale, erano per la maggior parte di due tipi:*

- Mine ormeggiate a contatto (ad urto);*
- Mine da fondo ad influenza magnetica e/o acustica.*

*Le mine a contatto erano costituite da un contenitore metallico, solitamente sferico, contenente l'esplosivo e munite di protuberanze (urtanti) il cui piegamento ne causa l'innescò. Le mine italiane più grandi, ancorate al fondale modello P200, avevano circa 200 kg di esplosivo. Le mine da fondo ad influenza magnetica e/o acustica, erano molto più grosse e con più esplosivo delle precedenti. L'innescò avveniva mediante il rumore o per la variazione del campo magnetico provocati dal passaggio della nave. Durante la Seconda Guerra Mondiale furono prevalentemente posate in prossimità dei porti e lungo le rotte con bassi fondali a causa del loro limite operativo che, per le navi di superficie, non superava i 60 metri oltre i quali l'esplosione sarebbe stata poco efficace. Le mine venivano posate generalmente in campi*

*minati costituiti da file di mine numericamente variabili a seconda dell'impervietà che si voleva dare al campo e a distanza tale da evitare le esplosioni a catena per l'onda d'urto".*

Nella lettera inviata a Pietro dall'Ufficio Storico della Marina Militare, viene indicata come probabile causa dell'affondamento, l'urto con una mina "vagante".

Con il termine "vagante" si vuole indicare, e lo dice la parola stessa, una mina marina non vincolata in una posizione fissa, come lo sono generalmente, ma lasciata navigare trasportata dalle correnti del luogo.

Conoscendo l'andamento delle correnti, è facile ipotizzare il percorso che una mina potrebbe seguire rilasciandola nel luogo desiderato, per colpire il traffico navale nemico che si suppone transitare lungo una certa rotta.

Anche una mina ormeggiata poteva divenire, per "*causa di forza maggiore*", una mina vagante. Dopo la posa ad esempio, una mareggiata o un difetto, poteva causare la rottura del suo cavo di ancoraggio. Il Nettuno III potrebbe avere urtato una di queste mentre era in navigazione da Ravenna a Venezia, zona nella quale il comandante De Candia non pensava mai di trovarne una, ben conoscendo la posizione dei campi minati.

Questi pericolosissimi ordigni, posati in gran numero in Adriatico, hanno causato numerose vittime tra i lavoratori del mare dopo il termine del conflitto.

Era capitato spesso, lungo le nostre coste, di trovare arenate sulla spiaggia trasportate dalle onde, mine che avevano rotto gli ormeggi.

Di queste notizie, ne ho trovata traccia in alcuni racconti ambientati sia a Nord sia a Sud della nostra città:

Nel libro "*La mia Rivabella*", di Benito Colonna, a pag 26 è scritto:

*"Più volte potei osservare arenate a riva, strappate agli ancoraggi e portate dai marosi, mine antinave dai cento detonatori, simili ad enormi ricci di mare. Ricordo che i genieri artificieri le portavano al largo per farle esplodere. Alcune volte, quando le mine erano enormi, furono fatte evacuare le famiglie costiere, perché la deflagrazione poteva costituire pericolo. Era decisamente impressionante il boato, ma ancor più la colonna d'acqua che s'alzava alta al cielo".*

Di mine che si venivano ad arenare sulla spiaggia ve ne erano state molte, me ne ha parlato anche Luciano Rossi, classe 1934:

*"Gli sminatori che sono venuti, prendevano le mine che altri avevano trovato e disinnescato e poi le portavano giù sulla spiaggia e a gruppi le facevano saltare. Erano tonde, metalliche. Poi sono venute a riva quelle della marina che avevano ... Ricordo di averne viste due, una qui da noi, l'altra tra Via Lagomaggio e Bellariva. Siccome avevano questi pirulli fuori (v. all. 21 - la foto proviene dall'archivio dell'ing. Alessandro Gaffarelli, per questo motivo ritengo sia relativa al territorio del riminese), avevamo paura che, una volta o l'altra, a forza di ruzzolare (sospinti dalle onde) uno venisse compresso nel modo giusto facendola esplodere. Quelle erano grosse. So che quando ne hanno fatta esplodere una, noi eravamo già tornati dallo sfollamento, davano l'allarme, per farci rimanere in casa per proteggersi perché poteva arrivare ... in effetti è arrivato ... Mi ricordo questo particolare, che di fronte a via Como, quando hanno fatto esplodere sta mina, stava passando uno in bicicletta, un pezzo di lamiera di sta mina, fortuna volle per lui che è caduto di piatto altrimenti ui taieva la testa (gli tagliava la testa). L'era andè a tò e cunsens (era andato in comune per ottenere l'autorizzazione a sposarsi), me lo ha raccontato mia mamma - ui'è casch un pez dla mina sla testa (gli è cascato un pezzo della mina sulla testa) -*

Nel libro *“La mia Bellariva”*, di Enzo Corbelli, a pag 45 è riportato il racconto di Irene Pacchierotti, di Ivrea:

*“Noi bambini osservavamo, con rispettosa ammirazione, due enormi mine disinnescate che rimasero a lungo davanti alla Murri, ...”.*

Doveva trattarsi delle due mine che aveva visto disinnescare Drudi Marcello, classe 1938, anche lui di Bellariva. Questo è il suo racconto:

*“A proposito delle mine mi viene in mente un particolare. Io andavo a scuola alla Savoia (la Colonia di Marebello, la Maria di Savoia). Un giorno non c'è stata la scuola perché c'erano due mine sulla spiaggia, quelle grosse così ... Gli artificieri andavano a togliere sti così (le dovevano disinnescare). Io, Ceci e Gnoli, siamo andati a vedere da dietro la mura, allora non c'era il lungomare. Gli artificieri lavoravano giù vicino alle dune. Ho ancora impressa nella memoria il ricordo dell'espressione di quell'uomo. Lo l'è vnù so sa sti tub tia brazeda, un u'ia sguilè. L'ha fatt... ohh (lui è venuto su mentre con i detonatori tra le braccia, uno gli è scivolato. Ha fatto .... Ohh)”.*

Mentre il detonatore cadeva a terra il viso di quell'uomo ha manifestato il terrore che ha provato per la possibile esplosione, che Marcello ha visto nell'espressione del suo volto.

Sempre in zona c'è stato chi ha rischiato grosso ad armeggiare con questo genere di ordigni. Morri Wladimiro, classe 1926, ne aveva trovata una spiaggiata poco oltre la Colonia Comasca (la De Orchi), dopo il tiro a volo. Ecco cosa ricorda di quel giorno:

*“Sulla spiaggia di mine navali ne erano arrivate molte, ce n'erano a decine, una sono andato anche a smontarla, la curiosità, quando si è giovani non si capiscono certe cose. Quella volta l'abbiamo passata brutta. Hanno degli spuncioni, con delle fialette di acido, nel mezzo c'è una batteria. Io sono andato perché aveva un buco, gli dovevano avere sparato per farla affondare. Mio babbo mi ha detto: Vin via un si sa mai (Vieni via non si sa mai). Mentre ci stavamo allontanando la mina è scoppiata. Siamo stati un mese quasi, tutti picchettati nella pelle bianca e nera, perché l'esplosione della polvere fa tutti i picchettini.”*

Durante la lettura di alcuni testi e quotidiani (Corriere Padano) presenti nella biblioteca di Rimini, ho trovato citati diversi episodi sulle tragedie avvenute in mare in conseguenza delle mine.

*“Rimini negli ultimi due secoli” di Nevio Matteini;*

*“Cento anni di fatti e avvenimenti accaduti a Rimini ...” di Donatella Coccoli;*

*“L'elefante di Mare” di Paolo Masi e Dorigo Vanzolini.*

Il primo episodio risale addirittura alla Prima Guerra Mondiale, il **29 settembre 1914** a quindici miglia dal porto di Rimini una imbarcazione esplode su una mina (**v. all. 22**). Questa notizia è stata riportata sull'Ausa del 03 ottobre 1914. A quella data l'Italia non era ancora entrata in guerra. L'esplosione ha causato la morte di 9 pescatori: Angelo Ercoles, Giovanni ed Enrico Bertozzi, Cesare giunta, Aurelio Monticelli, Mario Cerri, Carlo del Prete (di Cattolica), Giuseppe Casali (di S. Giovanni in Marignano).

**4 marzo 1938** a quindici chilometri dalla costa fra Porto Corsini e Cesenatico il m/p *“San Vincenzo”* nel salpare la rete, trovava in fondo al sacco di essa una grossa mina subacquea. Questa notizia è stata riportata sul “Corriere Padano” del 06 marzo 1938 (**v. all. 23**). Ancora una di quelle della I Guerra Mondiale.

**12 luglio 1941** il peschereccio “*Gesù e Maria*” di Bellaria, urta una mina, due caduti: Domenico Ghezzeo e Domenico Magnani, notizia riportata sul “Il Nuovo Giornale di Bellaria Igea Marina” del 19 dicembre 2008.

**11 febbraio 1943** il peschereccio “*Nuovo Ardizio*” di Bellaria, requisito dalla Regia Marina affonda per urto con mina al largo di Ciò (Crotone) causando la morte di Salvatore Magnani, Gualtiero Mordini, Tito Gori, Giuseppe Lazzari (di Bellaria), Balilla Mattani (di Cesenatico), oltre ad un marinaio di Cattolica ...

**25 luglio 1945** il trabaccolo “*C. Colombo*” di Bellaria, esplose su una mina in zona Porto Corsini, perdono la vita due marinai: Pierino Onofri e Sante Rinaldini (**v. all. 24**).

**28 agosto 1945** il m/p “*Anna Luigia*” urta una mina a diciassette miglia al largo di Bellaria perdono la vita: Edmondo ed Agostino Bontempi, Salvatore Grandicelli, Mario Cerri, Guerrino e Mauro Berretta, Antonio Prioli, Luigi Magi, Vincenzo Franchi, Giuseppe Del Prete.

**settembre 1945** il m/p “*Paolo il Solferino*” esplose su una mina a poche miglia dal porto di Cattolica, tre uomini perdono la vita:, Lorenzo e Angelo Badioli, Salvatore Ercoles, quattro i feriti: Michele Rossi, Virgilio Montebelli, Angelo Boga, Guido Bartoli.

**11 marzo 1946** una imbarcazione esplose su una mina a Viserba causa quattro morti e due feriti

**17 gennaio 1948** il m/p “*Gianbattista*” affonda esplose su una mina al largo della costa Dalmata di Rovigno, perdono la vita: Colombo e Terenzio Gasperi, Gaetano e Luigi Francolini, Renato Romani, Alvaro Antonioli, Matteo Leardini, Girolamo Ercoles, Guerino Bianchini, Enrico Boga (**v. all. 25**).

**20 dicembre 1949** il m/p “*Giovanni Clelia*” di Bellaria, urta una mina a Nord di Ravenna causando la morte di otto pescatori: Mario Baldassarri, Mario Serafini, Vittorio Quadrelli, Alberto Vasini, Sergio Della Motta, Enzo Gori, Nubio Gori, Domenico della Chiesa (**v. all. 26**). In seguito a questo incidente la bonifica in mare viene intensificata.

L'ultima mina trovata in mare nel riminese, quasi settant'anni dopo la sua posa, risale al settembre 2013 (**v. all. 27**) vedi l'articolo del settimanale “Il Ponte” del 22 settembre 2013, l'equipaggio del peschereccio “*Veronica*” a otto miglia dalla costa, nel tirare su le reti si è accorto di una sgradita sorpresa.

Nei primi anni del dopo guerra, oltre a numerosi pescatori, hanno perduto la vita anche alcuni uomini che stavano operando alla bonifica del mare. Durante le mie ricerche sono venuto a conoscenza di almeno due episodi.

Il primo me lo ha raccontato lo stesso Pietro Panni, che ha fatto parte, per un certo periodo, di un equipaggio adibito allo sminamento del mare. Ecco cosa mi ha raccontato:

*“Il 26 dicembre 1945 da Torre Pedrera la zia mi ha mandato ad abitare con lo zio Angelo Gessaroli, la sua casa era in via Dardanelli. Lui era proprietario del m/p “Aquila”, imbarcazione con scafo in legno. Non ho vissuto in casa con loro, io dovevo stare nella barca, anche quando era in cantiere per i lavori di sistemazione. Dal 14 giugno 1946 l'Aquila è stato adibito allo sminamento. C'era da bonificare tutto il tratto di costa tra Porto Corsini e Cattolica. Noi abbiamo iniziato da Rimini, operando a circa 6-8 Km dalla costa. Si usciva a coppie di barche trainando un lungo cavo, che ci era stato fornito dalla Marina che faceva venire a galla le mine che si agganciavano ad esso. A volte usciva una coppia di barche, ma ricordo che a volte hanno operato contemporaneamente anche sino a tre coppie. Una di queste doveva essere venuta da Pesaro. Le mine che si agganciavano ai cavi, venivano avvicinate con una piccola imbarcazione da alcuni militari della capitaneria, che applicavano una carica esplosiva collegata ad un cavo. Dopo essersi*

*allontanati a distanza di sicurezza, la mina veniva fatta brillare con un comando elettrico. Una volta le cose non andarono per il verso giusto e mentre la barca con gli operatori si stava allontanando dalla mina, la barca si capovolse e la mina scoppiò. Un ragazzo di origini meridionali ma che abitava a Roma, affogò. Io quel giorno ero rimasto a terra, non ho assistito personalmente a questa tragedia. Di mine ne sono state trovate parecchie, almeno una ventina. Potevano avere un diametro di circa un metro. Era un lavoro rischioso, su una mina ci potevamo finire anche noi. Dopo novanta uscite in mare, svolgendo quel lavoro si aveva diritto ad agevolazioni a fini pensionistici, come chi aveva fatto il partigiano. Ho svolto questo incarico da giugno al 15 agosto 1946, giorno in cui sono scappato via. Mi trattavano come un servo, così ho preso i miei stracci, senza dire nulla a nessuno e sono tornato a lavorare con la ditta che recuperava materiale bellico che aveva sede in via Baldini, all'angolo con via Cappellini, dove ora c'è un supermarket. Il responsabile era il sig. Guidetti di Milano (v. all. 28). Con quella ditta ci avevo già lavorato per qualche mese prima di imbarcarmi sull'Aquila. Lì si fondevano i vari materiali raccolti nelle campagne: alluminio, ottone, rame etc, per farne dei lingotti che poi venivano venduti alle fabbriche. Lì mi trattavano bene, mi davano vitto ed alloggio, ero un piccolo capo”.*

Sul modo di operare con i cavi per individuare le mine in mare, nel racconto scritto dal Contrammiraglio Franco Eccher ho trovato importanti dettagli:

*“Dragaggio meccanico viene effettuato contro le mine ormeggiate. Le modalità sono quelle usate dai pescherecci per la pesca a strascico. I dragamine filano di poppa dei cavi d'acciaio, seghettati (come per i dragamine ex inglesi classe “300” o, all'inizio per gli MSO) o normali e muniti di cesoie di vario tipo i cavi sono muniti di divergenti/immersori che ne allargano il settore di interdizione e ne abbassano la quota di lavoro. Lo scopo è di tagliare il cavo d'ormeggio della mina per farla salire in superficie e neutralizzarla con armi da fuoco. Tale dragaggio è stato anche realizzato con metodi più artigianali trascinando la mina con tutto il proprio ormeggio verso fondali più bassi fino al suo affioramento e conseguente neutralizzazione. Il dragaggio meccanico si fa normalmente in formazione di più dragamine perché la fascia esplorata dalla singola unità è alquanto modesta. Il tipo di formazione (navigazione dei gregari nelle acque protette dalle apparecchiature del capofila o meno), dipende dalla quota ipotizzata delle mine (inferiore o superiore del pescaggio del dragamine), dal rischio accettabile e dal tempo disponibile per il dragaggio. L'apparecchiatura utilizzata per questo dragaggio prende il nome di “oropesa”. Può anche essere fatto in sciabica con due o più unità con rischi maggiori perché più unità navigano in acque non protette. Auto - protezione, molto usata durante la guerra e nel primo periodo post-bellico ed efficace solo contro le mine ad urto, è costituita da reti posizionate a proravia delle navi che, opportunamente divergenti la allontanavano evitando l'urto contro la nave. Non credo abbia avuto risultati apprezzabili anche se, in teoria, l'eventuale esplosione a distanza di qualche metro può evitare un danno letale all'unità”.*

In quest'articolo è riportato il racconto di uno dei tanti che hanno operato direttamente alla bonifica proprio nell'alto Adriatico, l'Amm. Vincenzo Casini:

*“Ho partecipato ininterrottamente dal 1948 al 1950 alla bonifica dall'Alto Adriatico, dalle acque di Monfalcone a quelle di Pesaro. Vi posso assicurare che è stato un periodo di grande sacrificio. Ero Ten. di Vascello destinato come Ufficiale in 2° del Dragamine Tulipano (416). Ho avuto vari Comandanti, tutti T.V. in pre-comando. Il Tulipano faceva parte della 43° Squadriglia DD.R.R. nell'ambito del 5° Gruppo Dragaggio di Venezia. Questa*

*era la base logistica dei DD.R.R. mentre per le operazioni di bonifica siamo stati ormeggiati successivamente a Monfalcone, Grado, Venezia, Chioggia, Porto Corsini e Pesaro. Le operazioni di bonifica comprendevano dragaggio meccanico, magnetico ed acustico. Da considerare che parte del personale era costituito da marinai di leva. Ho molti ricordi di questi due anni di servizio. Ve ne riporto uno, certo il più simpatico. Dopo una giornata di lavoro nelle acque di Venezia, siamo rientrati ormeggiandoci alla Riva dei sette Santi. Era sera ed eravamo in coperta a fumarci una sigaretta. Ad un tratto, una processione di fedeli con a capo un Sacerdote è sbarcata dalla Via Garibaldi e si è trovata dinanzi alle Unità Ormeggiate di fianco. Il Sacerdote ha fermato la processione ed il salmodiare e indicando con la mano i Dragamine ha cominciato a parlare, usando con nostra sorpresa anche in termini tecnici, ha spiegato ai fedeli che "quelle navi ogni giorno vanno in mare per liberarlo dagli ordigni bellici che ancora vi si trovano". "Dobbiamo ringraziare questi marinai per il lavoro che fanno per tutti noi". È seguito un grande applauso al quale veramente felici, abbiamo risposto agitando le mani, è stato forse l'unico riconoscimento avuto".*

**Il secondo** evento che riguarda la perdita di un operatore addetto allo sminamento è avvenuto a Rimini il 12 luglio 1946. Di questa cosa ne ho trovata traccia leggendo il libro di Giuseppe Mari *"Pesaresi nella guerra, quattro storie di dignità e coraggio"*, edito dall'ANPI di Pesaro nel 1996. Nel libro sono narrate quattro storie su altrettanti giovani pesaresi che hanno combattuto durante la II Guerra Mondiale nelle tre forze armate italiane.

Nel dare una prima occhiata al testo, per rendermi conto del suo contenuto, sfogliando la prima storia intitolata *"Diario di un guerriero moderno - Ten. Enzo Mini"* (**v. all. 29**), mi è *"caduto l'occhio"* sulla didascalia presente sotto alla foto di quel ragazzo, dove era scritto: Enzo Mini (Pesaro 15/06/1920 - Rimini 12/07/1946) caduto in missione di sminamento subacqueo.

Quel giovane aveva perso la vita, operando nella mia città. Ne ho trovata traccia, anche se vi è stato indicato erroneamente il suo nome in Renzo, nel *"Giornale dell'Emilia"* pubblicato il 23 luglio 1946 (**v. all. 30**) dove è riportato:

*"Renzo Mini fu Lorenzo, di anni ventidue, da Pesaro, protetto da scafandro trovandosi in immersione per lavori al porto canale di Rimini vicino alla Capitaneria ... ad un certo punto Mini non rispondeva ai segnali ... uomo si calava subito e trovava il Mini privo di sensi ... inutile ogni tentativo per richiamarlo in vita".*

Nell'articolo di giornale non si fa menzione al compito che stava svolgendo in quel momento quel temerario giovane.

Qualche giorno dopo, il 25 luglio 1946, viene pubblicato un nuovo articolo intitolato *"Cordoglio dei marittimi per la fine del sommozzatore Mini"* che riporta:

*"Il giovane Renzo Mini di Pesaro, deceduto alcuni giorni orsono nell'adempimento del proprio dovere mentre in immersione verso la estrema parte del molo nord, era nel porto, intento a legare un proiettile trovato sul fondo del porto canale stesso. Era un sommozzatore cioè sminatore. Non era quindi un palombaro e non aveva un vero e proprio scafandro bensì era munito di un altro apparecchio di immersione di dimensioni più ridotte. La Cooperativa di Lavoratori del Mare e la Federazione desidera comunicare, poiché tutti i marittimi di Rimini si associano commossi al lutto che colpisce, unitamente alla famiglia del Mini, tutta la categoria della gente di mare".*

Invito a leggere il libro di Mari, dal quale potrete apprendere le gesta di Mini, che stanco della monotonia della vita militare di ufficiale dell'esercito, si offre

volontario per un reparto speciale, quello degli Arditi Sabotatori del Reggimento San Marco. Dopo l'armistizio decide di proseguire la lotta con le forze del Sud. Durante questo periodo, sempre in un reparto speciale, effettuerà diverse missioni nelle retrovie del fronte, una anche nel territorio del comune di Gabicce (Pesaro).

Pietro Panni, tra le varie cose che mi ha narrato, mi ha riferito che nel **gennaio 1946** di fronte al Grand Hotel di Rimini, una barca era saltata su una mina:

*“Ricordo che durante il mese di gennaio del 1946 di fronte al Grand Hotel una barca carica di vino, non so se di Pesaro o Porto Recanati, saltò su una mina, che si diceva essere a bastone, quelle poste su un palo infisso nel fondale. Gli uomini dell'equipaggio erano deceduti”.*

Durante le ricerche che ho svolto sullo sminatore pesarese Enzo Mini, deceduto a Rimini come scritto precedentemente, grazie alla cortese collaborazione di Alberto Norbiato, operatore del Cimitero di Pesaro, sono venuto in possesso di una fotografia che conferma il ricordo di Panni, la data differisce solo di qualche mese. Dalla fotografia si rileva che i fratelli Cecchini Floro (1912) e Giuseppe (1920) *“sono deceduti tragicamente in mare per lo scoppio di una mina nelle vicinanze di Rimini il 30 novembre 1945”* (v. all. **31**).

Solo una cosa avrei voluto ancora fare, prima di concludere la ricerca, leggere quanto aveva dichiarato Virgilio Bernardinello a chi lo aveva interrogato sull'affondamento del Nettuno III, essendo stato l'unico sopravvissuto.

Questo documento dovrebbe essere conservato o in Capitaneria a Venezia o in qualche archivio della Marina Militare a Roma. Poterlo consultare, mi servirebbe per due motivi:

1 - Potrebbe aggiungere altri dettagli su come erano andate le cose quella notte.

2 - Mi permetterebbe di conoscere i dati anagrafici di Bernardinello, per cercare di trovare un parente, essendo ben evidente che un uomo nato nel 1904, non possa essere sicuramente ancora in vita.

Con un po' di fortuna, avrei potuto trovare un figlio od un nipote, al quale molto probabilmente Lui poteva avere raccontato nei dettaglio quanto era accaduto.

Ho provato a cercare sull'elenco telefonico se vi figurava il cognome Bernardinello, ma la ricerca è risultata negativa, sia nella provincia di Venezia sia nel resto d'Italia. Sembra che nessuna persona con quel cognome abbia un numero di telefonia fisso. Che si tratti di un cognome estinto? Tutto è possibile.

Nel cercare altre strade per raggiungere il mio obiettivo, ho pensato di coinvolgere la sede centrale dell'A.N.M.I. (Associazione Nazionale Marinai d'Italia) per chiedere se attraverso le varie sezioni presenti sul territorio nazionale, era possibile individuare il comune di nascita di Bernardinello. In passato, quel marinaio poteva essere stato uno dei loro tesserati.

Ho consultato il sito dell'Associazione dal quale ho scaricato l'indirizzo di posta elettronica del presidente e del segretario ed il **15 ottobre** ho inviato la mia richiesta di informazioni, illustrando la storia raccolta, ed i documenti in mio possesso.

Il 31 ottobre tornando a casa dal lavoro, mia figlia mi ha informato che mi aveva cercato un certo sig. Guzzi della segreteria particolare ..., di chi non me lo ha saputo dire, non lo ricordava più.

La sera successiva mi è giunta una telefonata, era il Comandante Nicola Guzzi, che mi ha cercato in veste di Segretario Particolare dell'Amm. Sq. (r) Paolo Pagnottella, Presidente Nazionale dell'A.N.M.I.

Dunque avevano preso in considerazione la mia richiesta. Non avendo ottenuto nessuna risposta alla mia mail, pensavo che non potevano darmi assistenza.

La sorpresa quindi è stata grande, pari alla soddisfazione di vedere uno spiraglio al desiderio di trovare nuove informazioni.

Il comandante mi ha spiegato che l'Amm. Pagnottella lo aveva incaricato di aiutarmi e che Lui era già mosso, acquisendo il fascicolo del Nettuno III, nel quale purtroppo non era presente il "ruolino di bordo". In questo documento, compilato prima di lasciare il porto, viene annotato l'elenco dei componenti dell'equipaggio e l'indirizzo dei loro familiari. Non trovando questo elenco, si era attivato richiedendo il foglio matricolare del Bernardinello. Prima di terminare la telefonata mi ha riferito anche un dettaglio che mi ha ulteriormente stupito in relazione ad una cosa che io non avevo nemmeno richiesto.

Aveva parlato con alcuni suoi amici, appassionati di ricerche storiche, per vedere se era possibile individuare la foto dell'imbarcazione sulla quale si trovava Giuseppe Panni. Cosa potrei chiedere di più?

La stessa sera il Comandante Guzzi mi inviava anche una mail nella quale mi indicava tutti i suoi riferimenti:

*"Egregio Signor Daniele CELLI*

*Come da contatti telefonici intercorsi, ho ricevuto dal Presidente Nazionale ANMI, Ammiraglio di Squadra Paolo Pagnottella, l'incarico di seguire la pratica del suo concittadino in argomento. Con vero piacere ho letto l'elaborato che ha inviato e mi sono attivato sia presso l'Ufficio Storico che presso PERSOMIL. Attualmente sono in attesa sia della foto del M/V Nettuno III che del foglio matricolare del marinaio superstite, Bernardinello Virgilio. Come comunicato, presso l'Ufficio Storico ho trovato il fascicolo della Nave, è sempre un'emozione rispolverare quei documenti e quei fogli ingialliti pieni di tante vicissitudini. Gran parte scritti a mano o con la macchina da scrivere su carta vergatina, tenute tra loro con spille arrugginite dal tempo e dalla salsedine. E' come far rivivere chi era imbarcato su quella nave. Non ho trovato quanto utile alla ricerca. Rimango in attesa di avere quanto sopra comunicato ed ho ritenuto più opportuno contattarla personalmente, prima di rispondere solo con la E-mail. Intanto la saluto cordialmente, anche a nome dell'Ammiraglio, la terrò informata sugli sviluppi della ricerca del suo caro concittadino.*

*Segreteria Particolare Presidente Nazionale ANMI  
C.V. Nicola GUZZI"*

Il Comandante, come si può leggere, ha la mia stessa passione per questo genere di argomenti. Anche lui tenendo tra le mani vecchi fogli, che rievocano le tragedie dei nostri connazionali durante il periodo bellico, si emoziona. Sono rimasto in attesa di ulteriori sviluppi ma, trascorsi alcuni mesi, purtroppo la strada di Roma non ha dato i frutti sperati, non si può avere sempre fortuna. Da una ricerca svolta presso l'anagrafe di Rimini, ho constatato che sul cartellino corrispondente alla posizione di Giuseppe Panni il 3 ottobre 1952 è stata annotata la data della sua morte. Si è così ufficialmente conclusa l'esistenza di un giovane ragazzo riminese di appena vent'anni.

A "Lui" purtroppo è toccata la stessa sorte, comune a tutti i marinai caduti durante il loro servizio durante un conflitto, sotto ogni bandiera, le cui spoglie non saranno mai recuperate e rimarranno in fondo al mare per l'eternità.

L'ultima cosa che potevo fare era quella di provare a parlare con una persona dell'ambiente della pesca per sapere se c'era qualcuno nella zona che mi poteva aiutare ad individuare il luogo dell'affondamento. Un sito del genere, nel dopoguerra era sicuramente conosciuto ai pescatori quando hanno ripreso a pescare. Conoscere il luogo ove erano presenti dei relitti era di basilare importanza per evitare di rompere le proprie reti.

Ho contattato telefonicamente il Consorzio Pescatori di Goro e mi ha risposto la signora Paola Giannella che molto gentilmente si è prodigata nell'aiutarmi a trovare qualcuno che potesse dare una risposta alle mie domande, purtroppo senza riuscirci. La ringrazio molto per la sua cortese disponibilità.

Forse mi potevano aiutare gli associati della sezione A.N.M.I di Goro e Gorino. Grazie alla collaborazione di Valeriano Moroni di Rimini, il 5 marzo ho contattato il responsabile di quella sezione, Idilio Paesanti classe 1941, al quale ho rivolto la mia richiesta. Paesanti mi ha messo in contatto con suo cugino Luigino Paesanti, classe 1950 (**vedi All. 32**), residente a Piove di Sacco (PD), anche Lui appassionato di ricerche storiche.

A Luigino, dopo il primo contatto telefonico, ho inviato il testo di quanto avevo raccolto sino a quel momento. Questa storia deve averlo molto incuriosito e stimolato perché si è messo subito all'opera, aiutato anche dall'amico Siviero Alfonso classe 1949, parlando con varie persone del luogo e rimediando la cartografia nautica del Delta del Po grazie alla cortesia del geometra Giuliano Boscolo Agostini classe 1957, di Sottomarina, Chioggia.

Purtroppo di testimoni di quel periodo ancora viventi tra i lavoratori del mare, ne sono rimasti veramente pochi.

Luigino, il **10 giugno 2015** ha parlato con Ballarini Marino, suo cugino, nato a Gorino (FE) nel 1953, di professione pescatore.

Grazie a lui, che ricordava quanto gli aveva raccontato suo padre Vico è stato possibile individuare la posizione del relitto di una imbarcazione, con scafo in legno, affondata a causa di una mina durante la guerra.

Voglio precisare a chi leggerà questa relazione che io non ho la certezza assoluta che in quel luogo sia affondato il Nettuno III ma ritengo che ciò sia molto probabile, perché non penso che in quella zona siano affondate molte altre imbarcazioni a causa di una mina.

Il relitto era localizzato a circa novecento metri da Casa Barricata in direzione di Ravenna (**vedi All. 33**). Oggi non è rimasta nessuna traccia sul fondale di quella imbarcazione, il legno si è dissolto mentre le parti metalliche probabilmente si sono insabbiate. Osservando la cartina nautica che mi ha inviato Luigino, è possibile vedere che qualche chilometro più a Nord sfocia il Po della Pila, così denominato per il faro presente in quella posizione, detto faro della Pila o di "Punta Maistra".

È una conferma di quanto aveva raccontato a Pietro Panni suo zio, "*Tuo fratello Giuseppe è morto alla Pella*".

Luigino mi ha inviato anche una cartina I.G.M. (Istituto Geografico Militare) del 1934 dalla quale è possibile vedere come è cambiata la linea di costa in conseguenza delle mareggiate e delle fiumane del Po (**vedi All. 34**).

Prima di concludere la ricerca, ho trovato in rete la notizia di un episodio analogo a quello avvenuto lo stesso giorno al Nettuno III, relativo ad una nave da guerra della Royal Navy, ad appena poche decine di chilometri.

Sul sito <http://www.betasom.it/forum/index.php?showtopic=31881>

è scritto:

*“Il caccia HMS LOYAL, unità moderna, in servizio dal 31.10.1942, era stato danneggiato una prima volta davanti alla testa di sbarco di Anzio il 9 febbraio 1944 da un colpo sparato da un 88 tedesco ed esploso sul ponte sopra l'estremità posteriore della sala macchine; riparato a Taranto dal 16 febbraio al 30 marzo ... dopo nuovi danni riportati davanti ad Anzio nella notte 9/10 maggio 1944 per bombe cadute vicine. **Il 13 ottobre 1944 fa esplodere una mina da fondo nel Mar Adriatico, durante un bombardamento nell'area di Cesenatico**, e riporta gravissimi danni, in sostanza la rottura della chiglia. Rimorchiato dal gemello LOOKOUT prima ad Ancona e poi a Taranto dove giunge il 24 ottobre, e il 30 ottobre immesso in bacino per l'analisi dei danni: il relativo rapporto dice "Diffusi danni da minamento alle lamiere della carena esterna sul lato di dritta. Circa sei settimane di riparazioni provvisorie necessarie per il rimorchio nel Regno Unito”.*

Le mine sono state un serio problema per tutte le marine che hanno operato nei vari teatri di guerra.

È incredibile di cosa è stato possibile fare, grazie alla collaborazione di numerose persone di varie città italiane, da Roma a Milano, che si sono prodigate nell'aiutarmi a cercare di dare una risposta a Pietro Panni che aveva il desiderio di conoscere cosa era successo a Suo fratello Giuseppe settant'anni fa.

Voglio ringraziare la prof.ssa Maria Elena Gramigna classe 1940, di Ferrara, l'insegnante di Luigino quando frequentava la scuola media di Goro, che molto gentilmente si è offerta di farmi la correzione del testo.

# ELENCO ALLEGATI

- All n° 1 Foto Pietro Panni
- All n° 2 Foto Bar Vela
- All n° 3 Mappa via Destra del Porto
- All n° 4 Foto Collegio Artigianelli di Faenza
- All n° 5 Foglio matricolare di Giuseppe Panni
- All n° 6 Lettera alla Capitaneria di Porto di Venezia 1993
- All n° 7 Lettera alla Capitaneria di Porto di Venezia 2003
- All n° 8 Scheda AIDMEN sul Nettuno III
- All n° 9 Copertina libro "La guerra dei Trabaccoli"
- All n° 10 Mappa Delta del Po
- All n° 11 Foto tessera di Giuseppe Panni
- All n° 12 Foto Giuseppe Panni a Venezia
- All n° 13 Estratto di matricola di Giuseppe Panni
- All n° 14 Lettera dell'Ufficio Storico della Marina militare
- All n° 15 Lettera della Capitaneria di Porto di Venezia 18/10/1944
- All n° 16 Lettera della Capitaneria di Porto di Venezia 19/10/1944
- All n° 17 Verbale del naufragio del Nettuno III
- All n° 18 Lettera della Capitaneria di Porto di Rimini
- All n° 19 Mappa dei campi minati tra Fano ed il Delta del Po
- All n° 20 Foto bombardiere Wellington
- All n° 21 Foto mina (archivio ing. Alessandro Gaffarelli)
- All n° 22 Giornale l'Ausa del 03 ottobre 1914
- All n° 23 Giornale Corriere Padano del 06 marzo 1938
- All n° 24 Foto lapide caduti del trabaccolo C. Colombo
- All n° 25 Foto lapide caduti del trabaccolo Gianbattista
- All n° 26 Foto lapide caduti del trabaccolo Giovanni Clelia
- All n° 27 Giornale Il Ponte del 22 settembre 2013
- All n° 28 Lettera della U.F.I.M.
- All n° 29 Foto Enzo Mini di Pesaro
- All n° 30 Giornale dell'Emilia del 23 luglio 1946
- All n° 31 Foto lapide dei fratelli Cecchini di Pesaro
- All n° 32 Luigino Paesanti e Marino Ballarini
- All n° 33 Carta nautica Delta del Po del dopoguerra
- All n° 34 Mappa IGM del Delta del Po del 1934

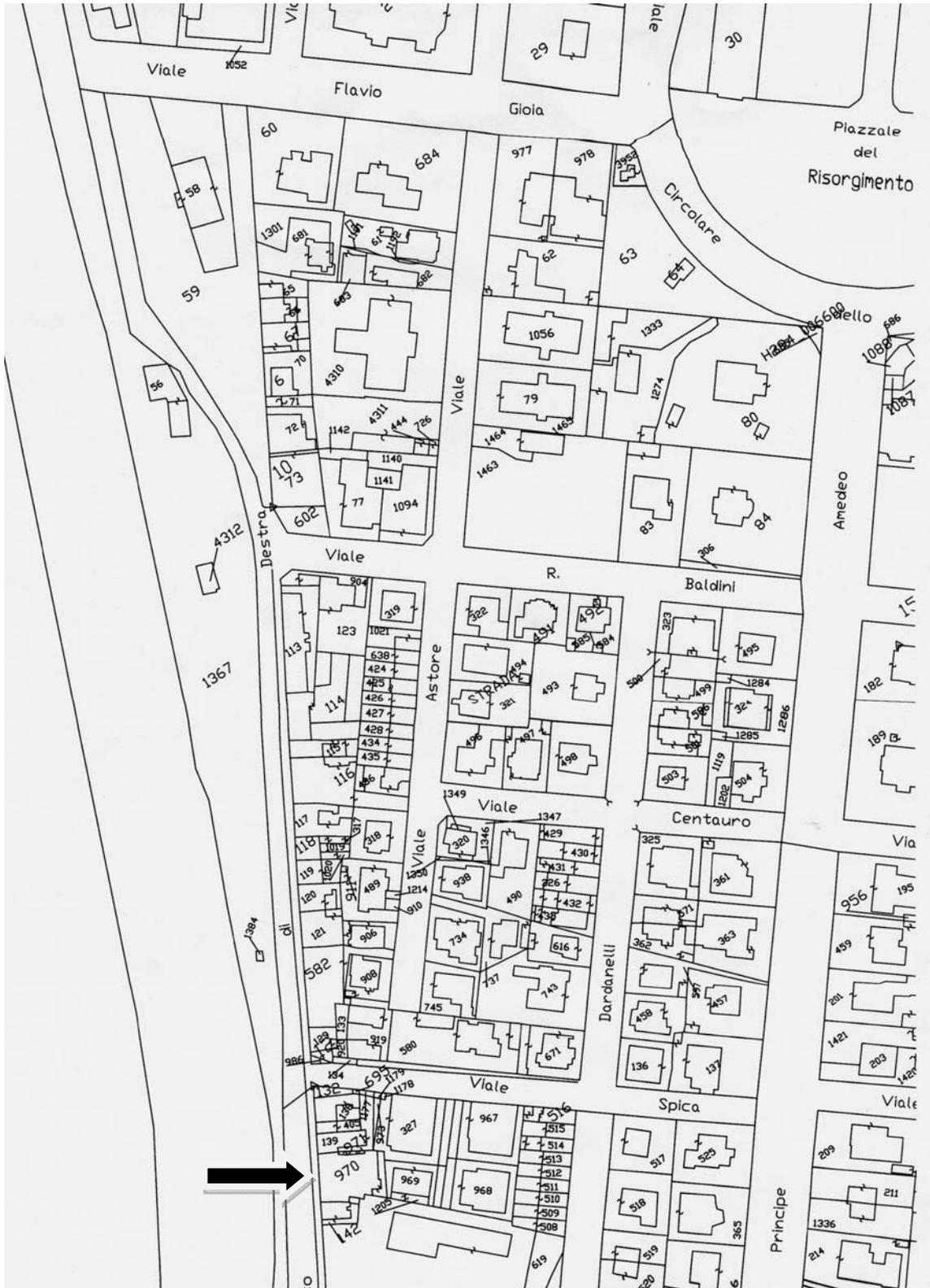
*All. 1 - Pietro Panni*



*All. 2 - Casa Panni ora "Bar Vela"*



All. 3 - Mappa via Destra del Porto angolo via Spica



*All. 4 - Collegio Artigianelli di Faenza  
(archivio di Massimo Valli di Faenza)*



All. 5 - Foglio matricolare

N. 1884 - L. di Catal.  
19031 Prima Cat.  
N. 185047-Li Matricola

13-11-44

*Secciduro*  
*NO.*

**PANNI Giuseppe** di **Giovanni** e di **Fu Vanni Angela**  
 Nato il **18 aprile** 19 **24** a **Rimini** Prov. di **Forlì**  
 Domiciliato a **Rimini** Via **Destra del Porto 77** Prov. di **"**

Dati segnaletici { Statura m. 1, **65** occhi **neri** colorito **rosso**  
 Capelli (colore e forma) **castani - ondulati** dentatura **sana**  
 Segni particolari **==**

Inscritto nelle liste di leva di mare del Compartimento marittimo di **RIMINI**  
 pel n. **1** dell'Art. 2 del T. U. leva mare.

Se iscritto a domanda o rinunziatarjo al ripristino alla leva di terra **==**

Precedenti: Morali **buoni** Politici **buoni** Penali **buoni**

Sa leggere e scrivere? **si** Titolo di studio **2° scuola marittima**

Stato civile (1) **celibe** Condizione o mestiere **marinaio**

Requisiti sportivi \_\_\_\_\_ Lingue Estere (1) \_\_\_\_\_

Altre eventuali notizie **UFFICIALE GIUDIZIARIO ED IMPOR** **MUNITO DELLA SCR**  
**MAZIONI RE. CARABINIERI. P. ART. VALUTAZIONE PR**

ARRUOLAMENTO - CLASSIFICA - PROMOZIONI - SERVIZI - VARIAZIONI	DATE
Arruolato per la ferma di mesi 28 dal Cons. di Leva M.° di <b>RIMINI</b> il <b>5 ottobre 1942</b> con la classe <b>1924</b> , classificato provvisoriamente <b>Mar. 1.° Nauchiere</b> <b>All. Pucch. C.N.</b> e lasciato in congedo illimitato in attesa dello avviamento alle armi.	

CAPITANO DI PORTO  
 UFFICIO DELLA LEVA  
 CENTRO ESTERNO  
 10000

Giunto alle armi (Deposito C.R.E.M. di \_\_\_\_\_) e classificato definitivamente \_\_\_\_\_

~~NON AMMIOATO ALLE ARMI PERCHÉ EC-  
 CEDENTE LA LEVA DELLA CLASSE 1924  
 IN ATTESA DEL CONGEDAMENTO DEL-  
 LA LEVA DI NASCITA Q. 3104639~~

*Considerato congedato per fine ferma della propria classe di leva  
 (Q. 3116403 del 23-11-46 di Onq.)  
 Cefi è stato rilasciato il foglio di congedo  
 Irresponsabile su Nettuno III nel 1944  
 Irresponsabile su Nettuno 3°  
 requisito delle autorità germaniche nel periodo  
 dal 17 maggio 1944 al 13-10-1944 data di sua  
 grazia per atto di guerra (p. in data 6-11-1955 della  
 Società Anonima di Genova "Nettuno")*

30-3-46  
 23-11-46

IL CAMPILATORE  
*64/25/027*

(1) Se ammogliato o vedovo con figli, indicarne anche il numero.  
 (2) Per coloro che conoscessero lingue estere indicare: « parla . . . » « scrive . . . ».

Censurato 3.12.15 per de' rapporti in pace  
 nel seminario del M.V. METUNO III ANVENUTO  
 13.10.344 (foglio 6817 del 26.11.15) T.18011  
 di Longarotti VENEZIA out-5203044

**CAMPAGNE DI GUERRA, DECORAZIONI, FERITE, AZIONI DI MERITO**

PERIODI LAVORI  
 PRIMA DELLA MOBILIZAZIONE  
 SUL M.V. METUNO III

5-5-41 Primo giorno sul M.V. PAQUILA Bernardinello Virgilio di ANGELO  
 07-08-43 nel 6° giorno sul M.V. classe 1904. Foglio provvisorio  
 di navigazione n. 106  
 di Venezia, unico superstiti  
 MATR. 190319 5.5.1941 185047  
 CAPITANERIA RIMINI notiziato dal ministro M.V. Metunus III  
 del 13-10-944  
 INDIRIZZO?

**EVENTUALI RETTIFICAZIONI - ANNOTAZIONI**

DELLA MOBILIZAZIONE

DELLA MOBILIZAZIONE

*All. 6 - Lettera alla Capitaneria di Porto di Venezia*

Bologna, 18.10.1993

Signor Comandante  
la Capitaneria di Porto  
VENEZIA  
=====

Signor Comandante,

anche se sono passati tanti anni dall'avvenimento, desidero fare ancora un tentativo di ricerca. Si tratta di questo: mio fratello, Panni Giuseppe, classe 1924, era imbarcato sul bastimento Nettuno III, sul quale affondò il 13.10.1944. Il motoveliero era occupato (requisito) dalle truppe tedesche e quel giorno, si disse, trasportava esplosivi (testate di siluro). Un apparecchio alleato lo mitragliò e il natante saltò per aria.

Desidererei sapere tutte le informazioni che potrete ritrovare nei vostri archivi. Ecco i dati: Panni Giuseppe, nato a Rimini il 18.04.1924, matr. 19031 della Capitaneria di Rimini, deceduto nel sinistro del M/V Nettuno III (appartenente alla società armatrice Nettuno di Genova) il 13.10.1944, foglio provvisorio n. 6817 del 25.11.1945 di Campomare Venezia.

E' stato detto anche che un marinaio, di nome Bernardinello Virgilio di Angelo, classe 1904, iscritto nel compartimento di Bari, sia stato

l'unico superstite nazionale dell'equipaggio,  
composto di otto marinai italiani, compreso  
mio fratello (primo motorista).

Desidererei conoscere anche notizie intorno  
a questo superstite il cui foglio provvisorio  
della Capitaneria di Venezia recava il n. 106.  
Credo sia stato iscritto nel Compartimento di  
Bari. Potessi sapere il suo esatto indirizzo,  
andrei a trovare i suoi famigliari, poichè, data  
l'anagrafe del marinaio, è molto dubbio che sia  
ancora in vita.

Informatemi per favore. Ve ne sarò grato!

*Pietro Panni*

Panni Pietro  
Via Bellaria, 25  
40139 Bologna

Tel. 051-546187

*All. 7 - Lettera alla Capitaneria di Porto di Venezia*

Bologna, 16.09.03

Signor Comandante  
la Capitaneria di Porto

V E N E Z I A  
=====

Signor Comandante,

Le invio il Foglio Matricolare  
di mio fratello, marinaio motorista Panni Giu-  
seppe (nato a Rimini il 18.04.1924) unitamente  
alla lettera da me speditaVi il 18.10.93,  
rimasta senza risposta.

Vi sarei grato se mi informaste sull'esito  
delle Vostre ricerche.

Se fosse necessario, verrei anche a Venezia  
come ho già fatto in passato.

Le invio cordiali saluti e un ringrazia-  
mento.

*Pietro Panni*

Panni Pietro  
Via Bellaria, 26  
40139 Bologna  
tel. 051-546187

## All. 8 - Dati AIDMEN

NETTUNO 3° (7624)

Ordine : S.A. Trasporti Marittimi Nettuno - Genova(IT)  
a : G.B. Codecasa

. .194. impostato a Viareggio come motoveliero da carico  
. .1942 varato come NETTUNO 3°  
. 8.1942 completato  
343tsl 239tsn 460tpl. 42,17 x 8,83 x 4,07 x ...m.  
36,94 x 8,63 x 4,05m. (L)

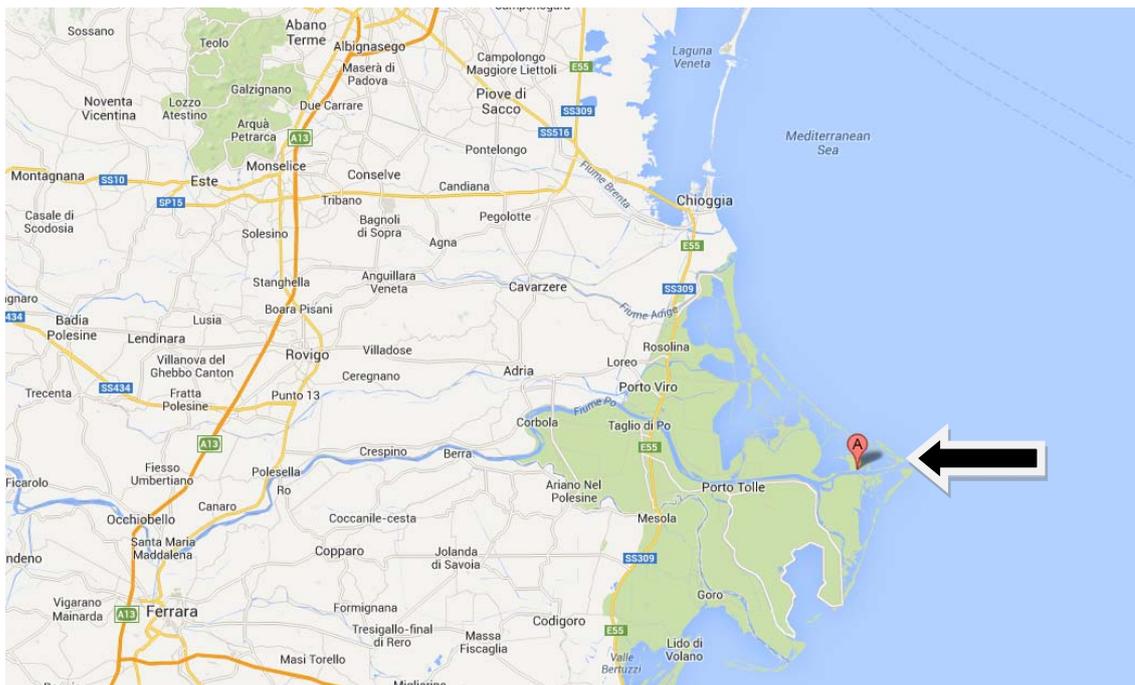
1dsl(4T6c) [Ansaldo-Genova] 1el. 300ca 7n.  
1st. x ...mc.

. 8.1942 NETTUNO 3° : S.A. Trasporti Marittimi Nettuno - Genova(IT) (Gel246)  
17.10.1942 : requisito dalla Marina militare italiana ed iscritto  
nel naviglio ausiliario ( V 328 )  
. 9.1943 : ai lavori a Venezia. Preda bellica tedesca  
19. 2.1944 : a Venezia  
13.10.1944 : affondato alla foce del Po per urto contro mina

## All. 9 - Copertina libro "La guerra dei Trabaccoli"



*All. 10 - Mappa delta del Po - Pila del Po*



*All. 11 - Foto tessera di Giuseppe Panni*



*All. 12 - Foto Giuseppe Panni a Venezia*





MARINA MERCANTILE ITALIANA

COMPARTIMENTO MARITTIMO  
DI RIMINI

UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO  
DI RIMINI

ESTRATTO DI MATRICOLA

Di PANNI GIUSEPPE nato a RIMINI (FO)  
il 18.04.1924 numero atto di nascita / domiciliato a RIMINI  
iscritto nelle matricole della Gente di Mare di PRIMA Categoria del (1) COMPARTIMENTO  
Marittimo di RIMINI al N. 19031 in qualità di "MOZZO"  
per (2) 1<sup>a</sup> IMMATRICOLAZIONE

Addi 09.11.1940 CANCELLATO IL 03.12.1945 PERCHÉ SCOMPARSO IN MARE

Titoli professionali ed abilitazioni conseguite (3) Addi 27.08.1942 nominato "MARINAIO  
MOTORISTA, per la condotta di motori entotermici tipo Diesel di  
potenze non superiori ai 100 c.e. installati a bordo di  
velieri adetti al traffico e alle pesce di storte fino a 50 ton.

	Anni	Mesi	Giorni
Navigazione a bordo delle navi mercantili nazionali .....	1	9	28
Navigazione su navi militari in qualità di .....	/	/	/
Navigazione a bordo delle navi estere riscattata ai fini previdenziali ....	/	/	/
Navigazione a bordo delle navi estere non riscattata .....	/	/	/
TOTALE DELLA NAVIGAZIONE ...	1	9	28

ESITO DI LEVA E SERVIZI MILITARI



(1) Compartimento o Circondario.  
(2) Indicare se: prima immatricolazione, provenienza dalle matricole di ....., reinscrizione.  
(3) Indicare anche il riferimento normativo.

## DESCRIZIONE DELLA NAVIGAZIONE

NAVE					NAVIGAZIONE COMPIUTA																
Tipo	DENOMINAZIONE	Tonnellate stazza lorda	Potenza dell'apparato motore (Cavalli asse) (1)	Carte di bordo (2)		Servizio cui la nave è adibita (3)	QUALIFICHE RIVESTITE A BORDO	DATA DEI MOVIMENTI (4)		TOTALE (5)			Nel mare territoriale o in circondari confinanti			Nel Mediterraneo o nei mari chiusi con esso confinanti il Canale di Suez			Fuori lo stretto di Gibilterra o il Canale di Suez		
				Ruolo	Ruolino			Imbarco	Sbarco	Mesi	Giorni	Mesi	Giorni	Mesi	Giorni	Mesi	Giorni	Mesi	Giorni		
MIP	AQUILA	/	60	2544 <sup>40</sup>	P	ALL MOTORISTA	5.5.41	29.41	4	18	Rilevato sulle motricelle										
MIP	AQUILA	/	60	2544 <sup>40</sup>	P	MARÒ	7.10.41	11.41	/	11	Rilevato sulle motricelle										
MIP	AQUILA	/	60	2544 <sup>40</sup>	P	MARÒ	3.11.41	21.42	5	19	Rilevato sulle motricelle										
MIP	AQUILA	/	60	2544 <sup>40</sup>	P	MARÒ	7.5.42	25.5.42	/	19	Rilevato sulle motricelle										
MIP	AQUILA	/	60	2544 <sup>40</sup>	P	AUTO MOTORISTA	1.6.42	28.6.42	/	28	Rilevato sulle motricelle										
MIP	MARCELLA	/	/	PP	TPM	MOTORE MAR	15.10.42	7.8.43	9	23	Rilevato sulle motricelle										
Somma menzionata (chiedibile e non menzionata)									18	118											



All. 14 - Lettera dell'Ufficio Storico della Marina militare

Roma,

PdC: Funz. Amm. vo Marco Cormani ☎ 06.36807233 📠



Stato Maggiore della Marina  
UFFICIO AFFARI GENERALI  
1° Ufficio Storico

Al: Sig. Pietro Panni  
Via Bellaria n.26  
40139 Bologna

INDIRIZZO TELEGRAFICO: MARISTAT

M\_D MSTAT 0055666 11-09-2011



Argomento: Ricerca Storica.

Riferimento : V/s lettera del 27.06.2014.

*(Spazio riservato a  
protocolli, visti e  
decretazioni)*

In merito a quanto richiesto con lettera in riferimento, si comunica che nell'Archivio Storico della Marina Militare è presente la documentazione del Motoveliero Nettuno 3° (fondo Naviglio Mercantile). Si riportano di seguito alcune notizie estratte dal volume "Navi Mercantili Perdute" edito dall'Ufficio Storico della Marina Militare (3^ edizione Roma 1997):

- Il Motoveliero (nave goletta) Nettuno 3° (carico - 343 tsl) fu costruito nel 1942, appartenente alla Soc. An. Trasporti Marittimi Nettuno di Genova ed iscritto al Compartimento Marittimo di Genova, matricola n. 1246.

- Fu requisito dalla Regia Marina dal 17.10.1942, (a Lampedusa) all'08.09.1943, per lo stesso periodo, con la sigla V. 328, fu iscritto nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato, ed impegnato nel servizio di vigilanza foranea. (= COSTIERA)

- L'8 settembre 1943 si trovava in lavori a Venezia.

- Il 13.10.1944, alle ore 01.15 circa il Nettuno 3° affondò per presunto urto contro una mina vagante, alle foci del Po, mentre era in navigazione da Ravenna a Venezia con carico di merci varie, dell'equipaggio Italiano composto di n.7 persone (n.6 risultarono scomparse).

Certi di farLe cosa gradita, si inviano in allegato n. 4 fotocopie estratte dal carteggio della motonave Nettuno 3° che riguardano il 1° Motorista Giuseppe Panni.

d'ordine  
p.IL CAPO UFFICIO AFFARI GENERALI  
(C.A. Carmelo BONFIGLIO)

IL CAPO DEL 1° UFFICIO STORICO  
(C.V. Giosué ALLEGRI)

CAPITANERIA DI PORTO DI VENEZIA

Venezia 18 Ottobre 1944 XXII°

Prot. 7429.....

Arrivo il 20-10-44	
1. Segret.	6. P. ....
2. Serv. Mil.	7. Com. ....
3. G. Mare	8. Pol. Mar.
4. Naviglio	9. Dir. Mar.
5. Tr. Mar.	10. Uff. Coll.
Prot. N. 70699	

AL MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

P.C. 350/3

ALLA DIREZIONE MARITTIMA DI  
VENEZIA

ALLA CAPITANERIA DI PORTO DI  
GENOVA

RACCOMANDATA

**Argomento:** Sinistro per fatto di guerra del M/V "NETTUNO 3°" iscritto nelle matricole di Genova.

Si informa il Ministero che alle ore 1,15 circa del 13 corrente il M/V "NETTUNO 3°", iscritto nelle matricole di Genova, della stazza lorda tonn. 343,36 e netta tonn. 239,40 partito da Ravenna diretto a Venezia con carico di merci varie, affondava per presunto urto contro mina vagante.

Dell'equipaggio Italiano, composto di n° 7 persone, il capitano compreso, risultano scomparse n° 6 persone e precisamente:

- |                        |                        |
|------------------------|------------------------|
| Il Capitano al comando | DE CANDIA Raffaele     |
| Il 1° Motorista        | PANNI Giuseppe         |
| Il Nostrono            | PERINI Riccardo        |
| Il marinaio            | TAGLIAPIETRA Fortunato |
| "-                     | FASSIO Emilio          |
| "-                     | PENSA Alfonso          |
- Unico superatite il marinaio BERNARDINELLO Virgilio

Il M/V "NETTUNO 3°" era noleggiato dalla MITTELMEER REEDEREI; tanto il carico che le carte di bordo sono andate perdute.

Sono in corso le prescritte indagini sommarie.

v. Foglio 2



IL COLONNELLO  
Comandante del Porto  
(U. Bertuccioli)

2

10693

Capitaneria di porto di VENEZIA

Sezione Tecnica

Venezia, 19 ottobre 1944-XXII°  
Prot. n° 7408  
all. uno

Argomento : Affondamento per fatto di guerra del motoveliero "NETTUNO" iscritto in coteate matricole.-

Alla Capitaneria di porto

di

GENOVA

RACCOMANDATA

Si seguito al foglio di questa Capitaneria n°7429 in data 18 volgente, quì unito si invia il verbale di naufragio relativo al motoveliero "NETTUNO 3°" iscritto in coteate matricole, della stazza lorda tonn. 343,36 e netta tonnellate 239,40 di proprietà della Società Anonima Trasporti Marittimi "NETTUNO" con sede in coteata città, perduto per fatto di guerra alle ore 01 15 circa del 13 corrente mese in navigazione da Ravenna a Venezia.-

Arrivo il 8-11-44	
1. Segr.	6. P. C. O.
2. Serv. Mli.	7. Contenz.
3. G. Mare	8. Pol. M. S.
4. Naviglio	9. Dir. Mar.
5. Tr. Mer.	10. Uff. Coll.
Prot. N. 10983	



Il Colonnello di porto  
Comandante  
( U. Bertucciolli )

*[Handwritten signature]*

*All. 17 - Verbale di naufragio*

CAPITANERIA DI PORTO DI VENEZIA

VERBALE DI NAUFRAGIO del motoveliero "NETTUNO 3°" iscritto nelle matricole di Genova ;

Il Colonnello di Porto Comandante il Compartimento Marittimo di Venezia;

V I S T A

la deposizione resa dal marittimo BERNARDINELLO Virgilio di ,Angelo-classe 1904 - unico superstite dell'equipaggio del motoveliero sopracitato;

D I C H I A R A

che il motoveliero "NETTUNO 3°" della stazza lorda tonnellate 343.36 e netta tonnellate 239.40, iscritto nelle matricole di Genova di proprietà della Società Anonima Trasporti Marittimi "NETTUNO" con sede in Genova, noleggiato dalla Mittelmeer Reederei ,adibito al traffico fra Venezia e Ravenna, è andato perduto per fatto di guerra alle ore 01.15 del 13 ottobre 1944 in navigazione da Ravenna a Venezia.-

È perchè consti quanto sopra, è stato redatto il presente processo verbale di perdita per causa di guerra del motoveliero "NETTUNO 3°".-

Venezia, 18 ottobre 1944 - XXII°

Il 1° Capitano di porto  
( Carlo Martorelli )

Carlo Martorelli

Il Colonnello di porto  
Comandante  
(U. Bertuccioli)



U. Bertuccioli



N. 1831- C di Catal.

Rimini li 27 Aprile 1953

Marina Militare  
CAPITANERIA DI PORTO - RIMINI

COMPAGNARE = GENOVA  
Sezione Tecnica

Ufficio Mob/ne *Sec.*

INDIRIZZO TELEGRAFICO

Prot. N. 1046/M *Allegati*

ARGOMENTO: Naufragio per causa di guerra del M/v

NETTUNO III° delle matricole di Genova avvenuto  
to il 13 ottobre 1944.-

*(Spazio riservato  
a protocolli, visti  
e decretazioni)*

Si prega voler comunicare se dagli atti di codesta Compagnare può essere stabilita la data di militarizzazione del marinaio PALMI Giuseppe di Giovanni classe 1924 imbarcato sul M/v Nettuno III° in qualità di motorista.-

La richiesta è motivata dalla necessità di trasmettere un estratto matricolare militare completo, al Ministero del Tesoro per la pensione di guerra.-

IL TEN. COLONNELLO DI PORTO  
COMANDANTE  
(Enrico QUILICI)

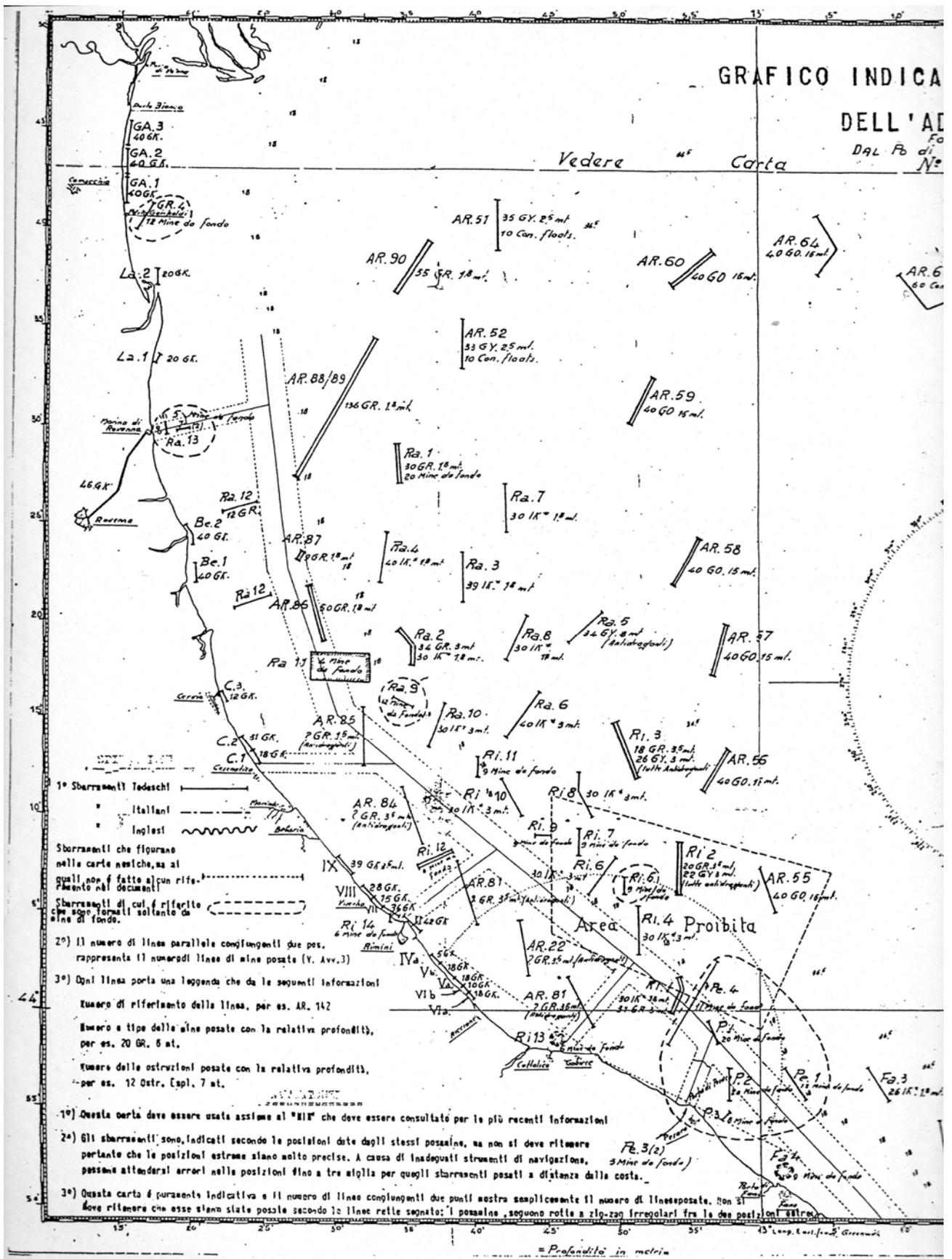
*Per P. Biondi  
Mob.  
3*

20064

CAPITANERIA		DI PORTO		GENOVA	
		- 2 MAG. 1953			
S.C.	S.A.	S.D.	R.N.	2	3
4	5	6	7	8	9

*Non è nel...*  
*di Camp...*  
*[Handwritten signature]*

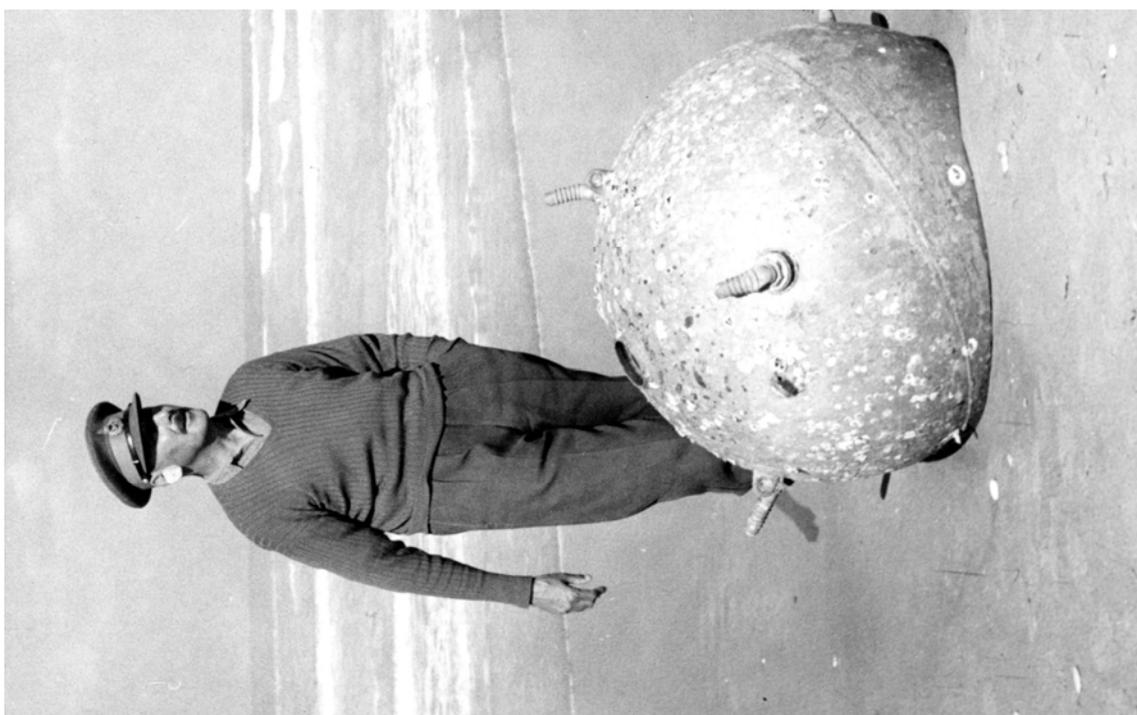
All. 19 - Planimetria dei campi minati tra Fano ed il Delta del Po



*All. 20 - Il Wellington codice F*



*All. 21 - Mina piaggiata nel riminese  
(archivio ing. Alessandro Gaffarelli - Rimini)*



# VITA RIMINESE

## Nove marinai periti!

Non facciamo la cronaca minuta dei gravissimi avvenimenti che hanno, in questi giorni, gettato il lutto e la desolazione in tutta la nostra linea litoranea da Ancona a Pesaro, da Cattolica a Riccione, in seguito allo scoppio di « mine galleggianti » rinvenute in diversi punti del nostro splendido mare Adriatico. I quotidiani ne hanno già diffusamente parlato, protestando in termini vivacissimi contro i responsabili, diretti o indiretti, del terribile disastro.

Noi pure ci associamo a quanti invocano dal Governo un'azione pronta ed energica per impedire il ripetersi di tali dolorosissimi fatti; senza però, con questo, voler tentare la benchè minima speculazione come han subito fatto i soliti « guerrafondai » che di tutto profittano per trascinare l'Italia e il popolo ad un nuovo macello.

Lagrima sincera, sì, e commozione profonda; compianto vivissimo per le povere sfortunate vittime, solidarietà nel lutto e nell'angoscia con le loro disgraziate famiglie. Ma non parole di odio contro nessuno, prima ancora che le precise responsabilità sieno state assodate.

Dinanzi alle salme dei 9 laboriosi pescatori così tragicamente scomparsi —

a poche ore di distanza dalla morte (avvenuta per le stesse ragioni) di altri loro infelici fratelli — noi c'inchiniamo riverenti e commossi, mentre sentiamo di esecrare maggiormente la guerra le cui spaventevoli conseguenze giungono a colpire anche i popoli lontani e neutrali.

Chi esalta la guerra, chi la invoca senza un'alta ragione di difesa nazionale, deve esser privo assolutamente di cuore e perciò incapace a comprendere, per esempio, il pianto e lo strazio di una povera madre...

Come cattolici e italiani imprechiamo al mostro che riempie di sangue, di vittime umane e di orrori le terre d'Europa, e ancora una volta gridiamo: « abbasso, abbasso la guerra! » E crediamo così di rendere il miglior omaggio alle vittime che oggi piangiamo, di mostrare tutto il nostro rammarico per la loro disgraziatissima fine.

A quindici miglia dalla nostra costa, in prossimità del nostro porto, il 29 Settembre u. s. una piccola imbarcazione da pesca urtò contro una mina galleggiante.

Tutto l'equipaggio - composto di nove persone, il proprietario della barca *Angelo Ercoles* e otto marinai che rispondono ai nomi di *Berlotto Giovanni*, *Berlotto Enrico*, *Giunta Cesare*, *Berlotto Vincenzo*, *Casali Giuseppe*, *Monticelli Aurelio*, *Cerri Mario* e *Del Prete Carlo* - scomparve insieme all'imbar-

All. 23 - Giornale Corriere Padano del 06 marzo 1938



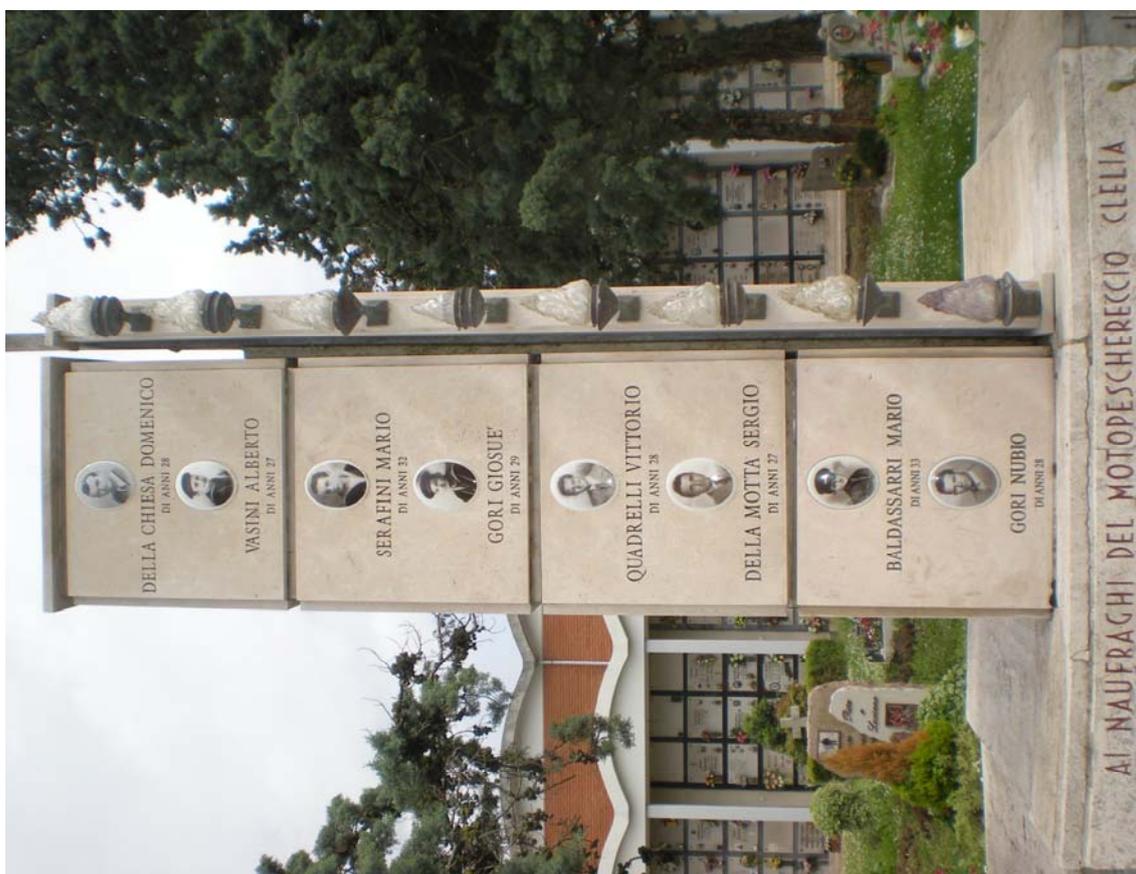
All. 24 - Bellaria - Lapide caduti del C. Colombo



*All. 25 - Cimitero di Cattolica lapide caduti del Gianbattista*



*All. 26 - Cimitero di Bellaria lapide caduti del Giovanni Clelia*

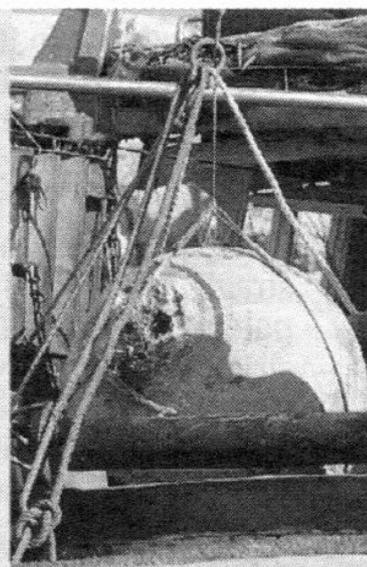


## LA PAURA

### "Pescano" bomba della 2<sup>a</sup> guerra

**A**iuto, abbiamo una bomba a bordo! Quando dalla Capitaneria di Porto hanno ricevuto questo messaggio dal peschereccio "Veronica" di Rimini, credevano si trattasse di uno scherzo.

Stupido, ma di uno scherzo. Poi, però, sentendo la paura che traspariva dalle parole del capitano, Emanuele Caserta, hanno capito che era tutto vero. *"È accaduto tutto a otto miglia dalla costa - spiega il capitano - mentre tiravamo su le reti ci siamo accorti di questo oggetto pesantissimo e voluminoso"*. In realtà era una mina di profondità, probabilmente un residuo bellico tedesco della seconda guerra mondiale. Quando il "Veronica" è rientrato in porto, per precauzione, sono state fatte chiudere tutte le attività della zona, compresa la Ruota. La bomba, poi, è stata fatta brillare in alto mare. *"Ma adesso la paura di trovarne altre è tanta"* conclude Caserta.



All. 28 - Lettera della U.F.I.M.

**U.F.I.M.**

**MILANO**

VIA ROVELLO N. 6  
TELEFONI 85-632 - 691-792

STABILIMENTI:

ALANZONE, 17 } MILANO  
FILICAIA, 3 } Rep. Niguarda

UFFICIO FORNITURE INDUSTRIALI METALLURGICHE

FONDERIA METALLI DI GUIDETTI ANGILBERTO

METALLI GREGGI E LAVORATI

C. C. MILANO N. 283245

U. L. I. MILANO N. 83 - MI. 206

# CENTRO RACCOLTA

RESIDUATI DI GUERRA E MATERIALI PER LA RICOSTRUZIONE

REP. I

Da citare nella risposta

Convenzione N. 10568

Filiale di Rimini

- 
- INTERRI ELETTRICI
- PRODOTTI DI FERRO
- TUBI
- PISTOLETTI
- ORDI, RIDUZIONI, ECC.
- PISTOLETTI PER CEMENTO ARMATO
- PISTOLETTI E SAGOMATI DI FERRO
- LASTRE
- BARRE
- FILI
- PISTOLETTI DI PIOMBO
- PISTOLETTI COMPLETI PER LA CASA
- PISTOLETTI PLUVIALI
- SCARICO - ECC.
- 

*rubrica*

REG. SIG. SINDACO,

ci prego darle nota che abbiamo preso residenza nel garage di via Baldini n.7, che è stato derequisito invece di quello di Zavatta di via Circ. Occidentale n.32, necessitando quest'ultimo alle truppe Alleate.

Il nostro Centro Raccolta dei residuati di Guerra ha iniziato la sua attività in data 1 ottobre 1945, in esecuzione della nostra convenzione n.10568, in data 14/9/45.

Vorra compiacersi inviare la Sua corrispondenza e quella del Comune all'indirizzo della nostra Sede.

Saremo lieti di dimostrare in ogni occasione il nostro spirito di collaborazione in tutto ciò che può contribuire alla rinascita della città.

Con distinti saluti

*Renzo Piccinini*

(Cap. Renzo Piccinini)

MUNICIPIO DI RIMINI

PROT. GEN. N. 10568

-80111945

Rimini 7/10/45 DAT. 11 CLAS. 1 Fasc. 2

All. 29 - Enzo Mini di Pesaro



All. 30 - Giornale dell'Emilia del 23 luglio 1946

LA  
lista  
rente  
la par-  
elastico  
so gua-  
e forli-  
nte, di  
Cesare  
ito da  
ravolto  
otto la  
frattu-  
zie  
venna  
arentis  
ia Fri-  
propria

**Palombaro che muore durante l'immersione**

Renzo Mini fu Lorenzo, di anni 22, da Pesaro, protetto da scafandro trovavasi in immersione per lavori al porto canale di Rimini vicino alla Capitaneeria di porto. Gli uomini che si trovavano alla superficie, avendo notato che ad un certo punto il Mini non rispondeva ai segnali, si preoccupavano del suo stato di salute e disponevano perchè un altro uomo, munito di scafandro scendesse nel fondo del porto. Infatti l'uomo si calava subito e trovava il Mini privo di sensi. Il corpo del Mini veniva fatto risalire, ma visto inutile ogni tentativo per richiamarlo in vita, si provvedeva al suo trasporto all'Ospedale, dove i sanitari di guardia ne constatavano la morte

E' tu  
e melas  
storia,  
giorni  
ripetuti  
di jedz.  
liana, c  
via i fi  
no alla  
vino Po  
neranno  
non in  
legrezza  
poichè  
cancella  
ro bello  
E' pa  
tutti i  
un alti  
Trieste  
nare, il  
venna  
gia la  
dei sei  
ste. Ecc  
in cui s  
de com  
dorna l

*All. 31 - Lapide dei fratelli Cecchini di Pesaro*



*All. 32 - Luigino Paesanti e Marino Ballarini*





All. 33 - Carta I.G.M. del Delta del Po

