

La Marina è stata protagonista della Vulcano 2012, un'esercitazione interministeriale ed interagenzia di antinquinamento nelle acque antistanti il porto di Milazzo

attività operativa

# Vulcano 2012, la Marina al servizio dell'ecologia

Le acque antistanti il porto di Milazzo (ME) sono state teatro d'incontro tra il Dipartimento della Protezione civile, il ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare, la locale Prefettura e l'ENI che, con la Marina Militare e le Capitanerie di Porto, hanno giocato il proprio ruolo in uno scenario realistico dove un'unità navale ha simulato lo sversamento accidentale di sostanze nocive (idrocarburi). L'esercitazione ha avuto come obiettivo principale quello di verificare ed affinare le attività di coordinamento e cooperazione tra i vari ministeri ed enti italiani coinvolti nella gestione delle emergenze ambientali, partendo dalle fasi d'allarme, sino all'attivazione della catena d'intervento, e la gestione puntuale delle operazioni sul luogo dell'incidente. La catena d'allarme è stata prontamente innescata, in una escalation di livello che ha portato, una volta accertata l'entità dell'incidente e del potenziale danno all'ambiente, a simulare la dichiarazione di Emergenza nazionale da parte della Protezione civile. La Marina Militare, già allertata, ha dispiegato le

navi Orione, Sirio, Cassiopea con il Cigala Fulgosi in supporto, operando in sinergia con i mezzi del Consorzio Castalia e della Guardia Costiera per "cinturare" sia la nave sinistrata sia le macchie di olii sversati, grazie ai sistemi di panne di bordo. Il liquido inquinante è stato raccolto dalla superficie del mare mediante i sistemi meccanici in dotazione, detti Discoil. L'analisi chimica di un campione del liquido inquinante prelevato dal mare, eseguita a bordo dell'Orione, ha in seguito permesso di decidere il procedimento migliore per disperdere il materiale residuo dalla superficie del mare. L'esercitazione ha avuto un eccellente ritorno addestrativo per la catena d'allertamento nazionale e per gli equipaggi. La riunione d'analisi "a caldo" e il seminario propeedeutico che hanno preceduto la fase "live" e concluso l'evento, hanno stimolato spunti di discussione e di confronto, coinvolgendo anche docenti universitari, studiosi della materia, nonché ufficiali di Marine estere interessate all'argomento. Forti segnali d'apprezzamento per la condotta e

l'esito dell'esercitazione sono venuti dalle autorità civili e militari di altri dicasteri, che hanno potuto testimoniare l'alto livello di prontezza degli equipaggi e l'interoperabilità delle navi della Marina nonché la potenziale alta valenza, civile

e ambientale, dell'intera operazione, ampiamente documentata dai media locali.

Roberta Manni ■

## L'inquinamento marino

Per inquinamento marino si intende l'immissione diretta o indiretta di sostanze o di energia nell'ambiente marino, quando ciò comporti effetti nocivi sulle risorse biologiche, rischi della salute dell'uomo, intralci alle attività marittime, ivi compresa la pesca, l'alterazione della qualità del mare dal punto di vista delle sue utilizzazioni, e la degradazione delle sue attrattive. Il fondamentale principio della protezione e della preservazione dell'ambiente marino ha trovato puntuale affermazione nella disciplina della Convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare che, all'art 192, pone a carico degli stati "l'obbligo di proteggere e preservare l'ambiente marino". La possibilità che hanno le unità classe Costellazioni (I e II serie) di intervenire in caso di inquinamento marino per contenere, rimuovere o disperdere il prodotto inquinante, costituisce una peculiarità di sensibile interesse. In una situazione di rilevante inquinamento marino, infatti, tale capacità potrebbe risultare di significativa importanza in considerazione dell'efficacia e potenzialità dei sistemi disinquinanti imbarcati.

# Post-conflict Libya

## TRIPOLI

Il 21 gennaio, il presidente del Consiglio Mario Monti e il premier libico Abdel Rahim al Kib, con la firma della Dichiarazione di Tripoli, danno inizio ad una nuova stagione nelle relazioni Italia - Libia con le intenzioni dei due Paesi di "rafforzare l'amicizia e la cooperazione nella cornice di una nuova visione dei rapporti bilaterali"<sup>1</sup>.

In tale contesto si inserisce l'operazione "Post-conflict Libya" svolta nelle basi navali di Tripoli e di Al Khums, al comando del capitano di vascello Vincenzo Benemerito dal gruppo navale 620.01, composto dalle navi Gorgona (flag ship al comando del tenente di vascello Antonio Strina) e Tremiti (al comando del tenente di vascello Carmine Pisano), gli uomini del Gruppo Operativo Subacqueo (imbarcati su nave Gorgona), del Reggimento San Marco e i tecnici specializzati dell'Arsenale Militare di Taranto (imbarcati su nave Tremiti).

La missione (inserita nell'ambito delle attività di cooperazione a supporto della ricostruzione del Paese, in aderenza alla Risoluzione del Consiglio di Sicurezza dell'ONU n. 2022), consisteva nel recupero di unità affondate, bonificandole da eventuali ordigni, e nel ripristino, quando possibile, della galleggibilità delle stesse.

Le due unità navali, ultimato l'approntamento individuale presso le rispettive sedi di ap-



partenza, La Spezia per il Gorgona e Taranto per nave Tremiti, sono partite a fine gennaio per raggiungere Augusta, sede individuata per il "force assembly". L'8 febbraio, dopo il perfezionamento del dispositivo, il gruppo navale ha mollato gli ormeggi da Augusta alla volta di Tripoli dando ufficialmente il via alla missione "Post-conflict Libya".

Sin dall'arrivo a Tripoli di questo gruppo navale, prima forza militare straniera che entrava in Libia dopo il recente conflitto, si è avuta la percezione dell'importanza dell'incarico asse-

**Nave Wahej comincia ad emergere.**

to e del particolare momento storico.

Il 10 febbraio le navi sono state accolte in banchina da una numerosa delegazione di autorità militari, che ha mostrato, sin dall'inizio, estremo apprezzamento per aver raccolto la loro richiesta di aiuto e forte aspettativa nei nostri confronti. Le speranze che la nuova "Libia liberata" riponeva nell'avanguardia italiana sono state

**Personale del GOS al lavoro su nave Shahaba.**



<sup>1</sup> "Libia, Monti firma il nuovo patto di amicizia con il premier al-Kib", [http://www.ilssole24ore.com/art/notizie/2012-01-21/monti-vola-tripoli-visita-142049\\_PRN.shtml](http://www.ilssole24ore.com/art/notizie/2012-01-21/monti-vola-tripoli-visita-142049_PRN.shtml)

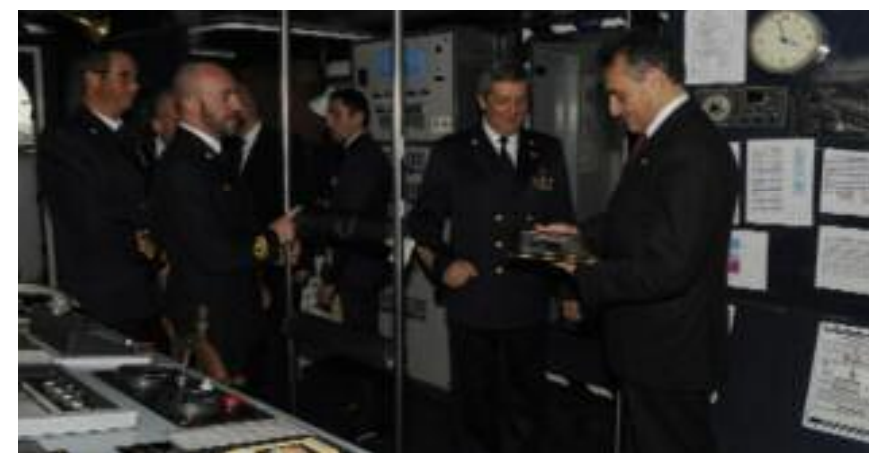
confermate nei giorni successivi quando il comandante del gruppo navale e il suo staff hanno fatto visita al Capo di Stato Maggiore della Marina libica Hassan Bushnak e al Consiglio nazionale di Transizione (Cnt). Entrambi hanno manifestato quanto per loro fosse importante l'arrivo dei "fratelli italiani".

Il lavoro svolto nei 37 giorni dell'operazione dal "task group" 620.01 è stato seguito sempre con attenzione dai vertici della Marina Libica. Questi ultimi sono sempre stati coinvolti in ogni fase delle operazioni per far sì che la fiducia nei confronti del gruppo navale sempre di più.

Il ripristino del galleggiamento della prima unità, la Shahaba, raggiunto già dopo meno di una settimana, ha spazzato via ogni dubbio creando un generale ottimismo che ha portato tutta la base navale di Tripoli e il Consiglio nazionale di Transizione (Cnt) a seguire giorno per giorno i lavori sulla seconda unità, la Wahag.

Quest'ultima ha richiesto un lungo ed estenuante impegno per il suo recupero in quanto era ormai priva di riserva di spinta, inclinata longitudinalmente a poppa di 40° circa con i ¼ della coperta completamente danneggiata. Il giorno che la Wahag, sollevata da nove cilindri di spinta, posizionati

**L'Ambasciatore d'Italia Giuseppe Buccino Grimaldi su nave Gorgona.**



dal Gruppo Operativo Subacquei (GOS), e da un pianificato esaurimento dei locali allagati, messo in atto con l'aiuto del personale di Marinarsen Taranto, è tornata in galleggiamento dopo mesi, l'entusiasmo è stato grande sia tra gli uomini del task group che tra le file dei vertici della Marina Libica.

Prima della partenza, a testimoniare l'eccellente lavoro svolto e la visibilità della missione, il gruppo navale italiano ha ricevuto la visita dell'ambasciatore d'Italia Giuseppe Buccino Grimaldi e l'invito a un ricevimento ufficiale organizzato dalla Marina Libica in cui il Capo di Stato Maggiore ha voluto ringraziare il personale italiano per l'eccellente contributo fornito a supporto del Paese.

I risultati tangibili raggiunti nel-

**Personale del GOS al lavoro su nave Wahej.**

l'immediato con il ritorno al galleggiamento di due unità semi-affondate, Shahaba e Wahag, non devono tuttavia far ritenere questo l'unico compito della missione, che doveva anche favorire il riattivarsi dei contatti e dei rapporti imprenditoriali fra Italia e Libia.

Al successivo "Libya Build 2012", organizzato a Tripoli dal 20 al 24 maggio, hanno infatti partecipato anche 14 aziende italiane, organizzate dalla Camera di Commercio ItalAfrica Centrale. Di prossima apertura un ufficio, sempre a Tripoli, della Camera di Commercio ItalAfrica Centrale con il compito di facilitare alle imprese italiane la internazionalizzazione in Libia delle proprie attività.

Tutte queste iniziative possono essere considerate come i primi frutti di ciò che il gruppo navale 620.01 ha seminato durante il suo "deployment".

Il solco è stato tracciato e le sorti di una nuova stagione di relazioni con la Libia è nelle mani del governo italiano e del popolo libico che ai primi di luglio ha eletto la propria Assemblée Costituente.

**Antonio Strina** ■

# Harbour and Base Protection System

Si è svolto alla Spezia, il 3 ottobre, un "demo-day" finalizzato allo studio del contrasto di minacce terroristiche subacquee

Il progetto "Harbour and Base protection System (HaPS)", al quale hanno aderito Germania, Italia, Norvegia e Svezia, ha una durata di due anni. Nato sotto l'egida dell'Agenzia Europea per la Difesa (EDA) nel giugno 2010, tale progetto è finalizzato allo sviluppo di applicazioni per la fusione dei dati provenienti da diversi sensori per rilevare e contrastare, specificamente con sistemi non-letali, minacce terroristiche subacquee di ridotte dimensioni. Lo scopo è di impiegare diversi sensori contemporaneamente per realizzare una "picture" di sorveglianza integrata attraverso la quale ridurre al minimo i tempi di allarme e reazione. Per la reazione sono stati testati sistemi così detti "non letali" allo scopo di dissuadere o negare possibili azioni di attacco.

Nello scenario sono stati impiegati tre differenti sonar attivi ad alta frequenza rispettivamente delle ditte Kongsberg, Saab e

Visita dell'area Trial su Nave Rossetti; in alto: attività dimostrativa.



Atlas; una barriera idrofonica-elettrica passiva, sviluppata dal centro di ricerche svedese Foi; una barriera magneto acustica-attiva sviluppata dalla ditta italiana Wass. I sistemi di contrasto sono stati due avvisatori acustici subacquei delle ditte Kongsberg e Saab, un generatore di rumore (air gum) anch'esso della ditta Kongsberg e un generatore di bolle sviluppato dalla ditta Wass.

Durante le prove il ruolo di "intruders" è stato interamente svolto da uomini e mezzi della Marina Militare, tra cui personale specialistico subacqueo, un veicolo autonomo subacqueo (Auv) tipo Remus 100 e un veicolo subacqueo filoguidato (Rov) della famiglia Pluto. All'evento hanno partecipato le più importanti aziende del settore quali Wass, Kongsberg, Saab e Atlas, leaders nell'ambito dei sensori e apparecchiature subacquee, mobilitate nella sperimentazione con i rispettivi prodotti; in scena anche il Pluto della Gaymarine, precursore del Pluto Palla a cui si deve la



scoperta, da parte dell'inventore e produttore Guido Gay, del relitto della corazzata Roma. Prodotti e tecniche sono stati illustrati, alla banchina scali, ad un qualificato parterre di ospiti, nazionali ed esteri. A fare gli onori di casa il Comandante in Capo del Dipartimento dell'Alto Tirreno, l'ammiraglio di squadra Andrea Toscano che ha parlato della centralità spezzina nel contesto mondiale dei temi della sicurezza dei porti. A fornire i dettagli operativi di Harbour and Base protection System il comandante delle Forze di contromisure mine (Comfordrag), contrammiraglio Carmelo Bonfiglio, il coordinatore operativo delle operazioni, il capitano di vascello Paolo Vittorio Maggiani ed il coordinatore industriale per le trial finali del progetto, ingegnere Enzo Michelizza della ditta Wass.

Il coordinamento operativo di tutta l'attività è stato svolto da Comfordrag, il supporto tecnico è stato assicurato dal Centro Sperimentazione e Supporto Navale (Ccssn), mentre quello logistico dall'Arsenale Militare e dal Comando della Base Navale. All'evento hanno preso parte anche la nave esperienza Rossetti ed il cacciamine Numana.

Fabrizio Buonaccorsi ■

# Addestramento preliminare

Dopo circa un mese dalla consegna dell'unità alla Marina Militare, nave Carlo Bergamini ha condotto l'addestramento preliminare

## LA SPEZIA

L'attività, pianificata su sei uscite in mare, si è svolta sotto la guida del Capo di Stato Maggiore del Comando in Capo della Squadra Navale, l'ammiraglio di divisione Donato Marzano, presente a bordo in qualità di presidente della Commissione ispettiva, coadiuvato da un team di istruttori.

L'intenso programma di esercitazioni, svolte con difficoltà crescente, ha permesso di testare i nuovi apparati presenti a bordo, l'organizzazione interna



Personale del Bergamini impegnato in esercitazione antincendio in mare (NAVEX).



Decolli e appontaggi con Eli SH90 di Maristaeli Luni.

dell'unità ed incrementare l'addestramento dell'equipaggio, migliorando nel contempo la sinergia tra i vari team funzionali di bordo. Sotto il comando del capitano di vascello Gianmarco Conte, l'equipaggio ha partecipato con entusiasmo ed impegno, facendo tesoro di tutte le raccomandazioni ricevute dagli istruttori in sede di briefing, dimostrando in ogni circostanza professionalità e l'orgoglio di essere imbarcato su una delle unità più moderne della Marina Militare.

Il 6 settembre, con l'ultima usci-



Nave Bergamini in navigazione nelle acque del golfo di La Spezia.

ta programmata, nave Carlo Bergamini ha completato l'addestramento preliminare, superando con successo la prima missione assegnatagli per ridislocarsi presso la base navale di Taranto e continuare l'attività di integrazione del sistema di combattimento con l'ausilio del Centro di Programmazione della Marina.

Gianmarco Conte ■

## Caratteristiche generali dell'Unità

Fregata multiruolo	Carlo Bergamini - F 590
Impostata il:	07 gennaio 2008
Varata il:	16 luglio 2011
Cantiere:	Fincantieri di Riva Trigoso (Genova)
Dislocamento:	6300 t
Lunghezza:	139 m
Larghezza:	9,40 m
Apparato motore:	CODLAG (1 turbina a gas da 32 MegaWatt)
Apparato elettrico:	2 motori elettrici da 2,15 MegaWatt
Velocità:	27 nodi
Autonomia:	6000 miglia a 15 nodi
Armamento:	Cannone 127/64 per tiro navale contro costa e antiaereo (capacità di sparare munizioni guidate VULCANO) Cannone 76/62 Super Rapido (capacità di sparare munizioni DAVIDE) Lanciatori verticali per missili superficie-aria tipo ASTER antiaerea e anti missile
Equipaggio:	145
Motto:	"con forza e fedeltà"

# Elicotteri della Marina al servizio della comunità



**Il quarto Gruppo elicotteri in addestramento con il Corpo nazionale del soccorso alpino e speleologico**

Si è svolta lo scorso 17 settembre a Gagliano del Capo (LE) l'annuale esercitazione congiunta tra il personale del quarto Gruppo elicotteri e il Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico (Cnsass). Un AB212 decollato dalla base aeromobili della Marina (Maristaer) Grottaglie - dove aveva avuto luogo il briefing iniziale di coordina-

**Alcuni partecipanti all'esercitazione posano davanti a un AB212 del quarto Gruppo elicotteri; in alto: recupero di un volontario tramite verricello di soccorso.**



mento delle attività, alla presenza dei rappresentanti del Dipartimento della Protezione civile - ha raggiunto un'area dedicata nei pressi di Gagliano del Capo. Guidati dall'istruttore nazionale Ciro Sertorelli, i partecipanti hanno effettuato un briefing con l'equipaggio della Marina, dedicando particolare attenzione alle procedure col verricello di soccorso, i segnali, le comunicazioni, l'utilizzo corretto delle imbragature e della barella. L'esercitazione è stata suddivisa in più parti, ognuna di difficoltà crescente. Una pri-

ma fase ha riguardato l'addestramento al verricello di soccorso, nella quale sono state effettuate una serie di salite e discese, utilizzando anche la barella di soccorso. A seguire sono stati provati imbarchi e sbarchi da elicottero in hovering per addestrare il personale ad operare in zone impervie. Infine, l'elicottero si è spostato verso una zona adiacente al mare, dove su una scogliera si sono svolte altre procedure di recupero.

Si è trattato di un'ottima occasione per affinare le procedure operative ed accrescere l'affiatamento tra gli equipaggi di volo ed i volontari specializzati nel soccorso, chiamati sempre più spesso ad operare in sinergia di sforzi in scenari e contesti spesso difficili, quali interventi per calamità naturali, ricerca e soccorso di infortunati o dispersi, oppure in operazioni di salvataggio marittimo o terrestre.

**Andrea Bernardi** ■

## Attività di manutenzione del faro dell'isola di Palmaiola



# Elicotteri ed ufficio Fari della Marina per la prima volta insieme

Nel mese di agosto, un EH101 del primo Gruppo elicotteri di Maristaeli Luni, ha cooperato con l'ufficio Fari della Spezia in un'attività di manutenzione del faro dell'isola di Palmaiola. Ubicata nel centro del Canale di Piombino, in prossimità dell'Isola d'Elba, la piccola isola è disabitata e presenta soltanto le installazioni del faro, un piccolo approdo per le imbarcazioni ed una piazzola di atterraggio per gli elicotteri. Il faro, attivato nel 1864 dal Genio civile opere marittime, è entrato nella competenza gestionale del Servizio fari dell'allora Regia Marina nel 1913; l'immobile conserva le strutture e le volumetrie di costruzione originarie. Consta di un caseggiato a due piani in cui sono situati due alloggi non più in uso, un tempo sistemazione per il personale farista, con una torre quadrangolare sulla



**EH101 sull'isola di Palmaiola; in alto: faro dell'isola.**

cui sommità è posizionato il faro. L'attività di supporto da parte degli elicotteri nel dipartimento della Spezia, necessaria per trasportare grosse quantità di materiali in luoghi altrimenti difficilmente raggiungibili, è stata in precedenza condotta dall'AB212, perfettamente idoneo per il peso e le dimensioni. In questo caso invece, è stato utilizzato per la prima volta in supporto alla squadra manutentiva che ha operato a Palmaiola, il più grande EH101, che, a discapito del maggior ingombro, si è rivelato assolutamente idoneo anche a questo tipo di impiego. In dettaglio l'EH101 ha operato per due giorni garantendo il trasferimento ed il recupero dei tecnici dell'ufficio Fari della Spezia e del relativo materiale di supporto, sfruttando l'elevata autonomia e capacità di carico dell'elicottero. Il personale, in parte trasportato dall'EH-101 e in parte raggiungendo il sito via mare, ha provveduto alla sostituzione degli impianti elettrici ed elettronici di asservimento al segnalamento, all'installazione di

un nuovo campo fotovoltaico in sostituzione di quello vetusto presente sul sito, una nuova sorgente luminosa a led ed un quadro di comando e controllo di nuova concezione. Il faro ha così ripreso il regolare funzionamento dopo un lungo periodo di avaria, in attesa di un definitivo e risolutivo intervento del Provveditorato ai lavori pubblici sull'opera muraria. L'attività sul sito si è rivelata particolarmente intensa, concentrata in pochi giorni ed è stata possibile grazie al coordinamento fra l'Ufficio Fari della Spezia, la stazione elicotteri della Marina di Luni e la Capitaneria di Porto di Portoferraio. Una missione di trasporto apparentemente di routine, che ha in realtà impegnato l'elicottero ed il suo equipaggio ai limiti se si considerano l'elevato carico trasportato e le ridotte dimensioni dell'area di atterraggio. Con questa missione si sono dunque gettate le basi per una futura collaborazione in questa peculiare ed importante attività, essenziale non solo per la Marina, ma per la sicurezza della navigazione in generale.

**Mauro Ghezzi** ■

# Le Operazioni

**Operazione Strade Sicure**  
Operazione di sorveglianza a siti sensibili sul territorio nazionale in concorso alle Forze di Polizia  
Personale Reggimento San Marco

**SNMCMG2**  
Gruppo Navale di Contromisure Mine della NATO  
Nave Viareggio



**SNMG2**  
Gruppo Navale permanente della NATO  
Nave Maestrale

**ISAF Afghanistan**  
Assistenza militare alle Forze Armate afgane e stabilizzazione dell'Afghanistan  
Personale RSM, GOI

**Operazione Costant Vigilance**  
Operazioni Nazionali di difesa e Sicurezza Marittima presenza e sorveglianza  
Navi Comandante Cigala Fulgosi, Comandante Bettica, Spica  
Personale RSM, MPA BR-1150 Atlantic, SH-3D, AB 212, EH-101



**M.F.O. SINAI**  
Controllo e verifica della libertà di navigazione nello Stretto di Tiran  
GRUPNAVCOSt 10  
Navi Esploratore, Sentinella, Vedetta  
Personale RSM

**Operazione Cirene**  
Attività di cooperazione militare Italia-Libia  
Personale della Marina Militare  
(1 Ufficiale - 1 Sottufficiale)

**Operazione Medal 2012**  
Campagna Mediterraneo Allargato  
SMG Todaro



**Campagne Idrografiche**  
Nave Magnaghi  
Nave Aretusa  
Nave Galatea  
Mar Tirreno  
Mar Tirreno  
Mar Tirreno



**Operazione Atalanta**  
Operazione EU di contrasto alla pirateria in acque somale  
Nav San Giusto