La condivisione della storia e dei valori del Servizio Fari Nazionale, da questo numero prende il via una nuova rubrica mensile:

## Il Notiziario del Segnalamento

di Fabio Dal Cin

Il Comando Logistico di Napoli, attraverso la Direzione Fari e Segnalamenti, presenta ai lettori del Notiziario della Marina la rubrica mensile intitolata "Il Notiziario del Segnalamento": lo sguardo rivolto al passato guardando al futuro, un modo per ricordare – raccontandole – storie di uomini, di luoghi tanto suggestivi quanto impervi, di progresso tecnologico e solidarietà che hanno da sempre caratterizzato l'evoluzione del Servizio Fari Nazionale affidato alla Marina militare.

## Che cos'è il Notiziario?

Il Notiziario del Segnalamento è una vera e propria carta d'identità — un tempo in formato cartaceo — del segnalamento marittimo, che ne racconta la vita e che al suo interno contiene tra i molteplici dati, anche informazioni storiche sulla sua evoluzione tecnologica ed architettonica.

Attraverso la lettura del Notiziario è possibile risalire all'anno di attivazione dei segnalamenti (alcuni di essi risalenti al periodo pre-unitario), la vicende che li hanno caratterizzati nel corso della storia, l'evoluzione tecnologica delle sorgenti luminose, i materiali o sistemi utilizzati per alimentarle (dall'olio vegetale al fotovoltaico), i differenti sistemi di comunicazione e altro ancora.

Partendo dalle informazioni contenute nel Notiziario del Segnalamento e nei documenti d'archivio, con cadenza mensile accompagneremo i lettori in un tour virtuale di 12 mesi attraverso le isole e i quasi 8.000 km di coste italiane: una lente d'ingrandimento per scoprire piccoli aneddoti legati ai fari, fanali, mede e boe, molti di essi mai raccontati sino ad ora, che costituiscono parte della storia del nostro Servizio Fari Nazionale.

La rubrica sarà suddivisa in dodici schede mensili, ognuna delle quali tratterà un singolo segnalamento marittimo selezionato tra gli 861 affidati alla Marina Militare, accuratamente scelti privilegiando i meno conosciuti, proprio perché posizionati in siti lontani ed incontaminati della nostra penisola. Buon viaggio!!!

Lo Scoglio d'Africa, la storia del segnalamento

No. of the last of

Le caratteristiche generali

troncoconica

Lat.: 42° 21'.4 Nord
Long.: 010° 03'.9 Est
Comando Zona Fari: La Spezia
Funzione del segnalamento: fanale
di pericolo
Altezza del piano focale sul livello
medio mare: 19 m
Portata nominale sorgente principale: 7 mg
Portata nominale sorgente di riserva: 7 mg
Caratteristica: luce ad un lampo
bianco periodo di 5 sec
Anno di costruzione: 1867
Costruzione: Torre cilindrica su base

uesto mese il nostro viaggio ci conduce in una località remota al centro del Tirreno, situata a circa 44 miglia a ovest dalla costa toscana: la Piccola Formica di Montecristo, meglio conosciuta come lo Scoglio d'Africa (foto di sfondo). Posizionato sopra una piccola scogliera bassa e insidiosa, dove è presente un esteso bassofondo, a 13 miglia a sud dell'isola di Pianosa e 12 miglia a ovest dell'isola di Montecristo, il fanale segnala "pericolo" per la navigazione. Il primo fanale, attivato nel 1867 dal Genio Civile, era costituito da un castello in ferro "tipo Mitchell" con lanterna poligonale e fuoco alimentato a olio vegetale con luce rossa fissa e portata 8 miglia. Isolato, difficilmente raggiungibile e flagellato da continue burrasche, era tuttavia

presidiato da personale "fanalista" il quale poteva essere avvicendato mensilmente solo approfittando delle poche occasioni in cui le condizioni metereologiche si fossero rivelate favorevoli e che era obbligato a sostentarsi oltre alle provviste, con quanto il mare era in grado di offrire. Il fanale venne consegnato alla Regia Marina il 19 maggio 1911 che nel 1919 lo ammodernò automatizzandolo attraverso l'impiego dell'acetilene disciolto con valvola solare. Da quel momento lo Scoglio d'Africa cessò di essere abitato. Tra il 1944 e il 1945, in pieno secondo conflitto mondiale, il segnalamento fu oggetto di esercitazioni di tiro da parte di aerei e unità navali alleate anglo-americane: resteranno solo macerie.

La guerra è lontana e il Paese riparte con i programmi di ricostruzione, siamo nel luglio del 1950 e un documento del-

NOTIZIARIO DELLA MARINA



"

La Marina militare, assicura l'essenziale servizio pubblico dei Fari e dei Segnalamenti. Questo compito è assolto attraverso la Direzione Fari e Segnalamenti del Comando Logistico, la quale, unitamente ai sei Comandi Zona Fari e all'Ufficio Tecnico dei Fari di La Spezia, è responsabile dell'efficienza di circa 860 segnalamenti marittimi, di cui 147 fari, distribuiti lungo i quasi 8.000 km di coste italiane, isole comprese.

"

l'epoca riporta:

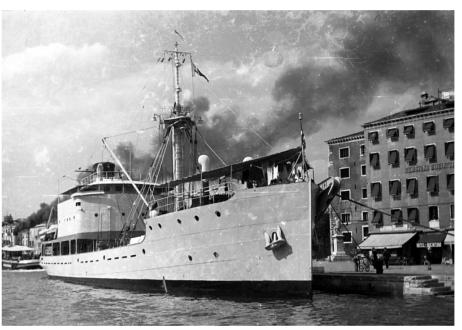
"Il Genio Civile di Livorno ha notificato che le opere marittime del faro di Scoglio Africa sono pressoché ultimate. Si può quindi procedere al montamento della lanterna e del relativo impianto. A tale scopo necessita disporre di un adatto mezzo navale". L'unità designata dalla Marina sarà nave Buffoluto (fonte Ufficio Storico Marina militare) e il nuovo fanale entrerà in funzione il 7 settembre 1950 in sostituzione di quello provvisorio costituito da una meda a produzione, diretta posizionata nel 1946.

Il Notiziario del Segnalamento descrive così la nuova costruzione: "La nuova torre cilindrica è in muratura con rivestimento a bozze. Il corpo di base è di forma tronco-conica e insiste su un largo basamento cilindrico. L'interno della torre è a tre piani, con passaggi a botola; alla sommità, sulla muretta in muratura è sistemata la lanterna. Si accede alla sommità della torre mediante tre rampe di scala metallica provvista di passamaneria. Esternamente, un'asta a braccio armabile con paranco sistemata all'esterno della torre consente di sollevare i materiali di rifornimento" (figura in basso a destra).

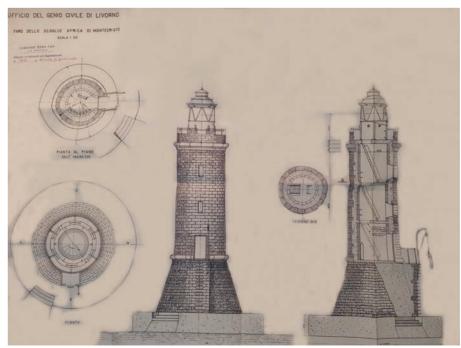
L'isolamento del segnalamento è tale da rendere difficoltosa anche la verifica del suo funzionamento: tramite un dispaccio del settembre 1950 apprendiamo che ai faristi della vicina isola di Pianosa fu affidato il compito di "vigilare il faro



Il Notiziario del Segnalamento è una vera e propria carta d'identità un tempo in formato cartaceo. Sotto: nave Buffoluto.



La nuova torre cilindrica.



Scoglio Africa".

Guerra e isolamento non sono stati gli unici elementi con cui si è dovuto confrontare il nostro segnalamento marittimo: anche il mare ha fatto la sua parte.

Una lettera del 22 febbraio del 1980 inviata dal Comando Zona Fari e Segnalamento Marittimo Alto Tirreno - La Spezia all'Ufficio Genio Civile Opere Marittime riporta: "in occasione di recente campagna della Nave di rifornimento dei segnalamenti marittimi isolati dell'Arcipelago Toscano è stato accertato che le opere di approdo allo scoglio Africa sono state danneggiate durante le violente mareggiate verificatesi nella terza decade di Dicembre 1979. In particolare sono state rimosse dalla propria sede circa venti bozze in granito di coronamento dei moletti di N e di NE. Quest'ultimo, risulta il più danneggiato, viene normalmente usato per le operazioni di rifornimento del faro che consistono nel trasporto di n° 12 bombole AD cariche e nel ritiro di altrettante scariche".

Un solo dato per comprendere quanto onerosa fosse l'impronta logistica di questa operazione: il peso di una singola bombola di acetilene disciolto (AD) era 70/75 kg!

La notevole distanza che separa il fanale dal più vicino sorgitore, la mancanza di un'idonea unità navale, le implicazioni connesse con il trasporto e la manovalanza e i tempi necessari per intervenire nei casi di mancato funzionamento del segnalamento, sono alcuni tra gli elementi che, a metà degli anni ottanta, resero necessario l'impiego dell'elicottero a supporto del Servizio Fari. Quest'ultimo diverrà il vettore più idoneo ad assicurare rapidità d'intervento presso siti isolati e difficilmente raggiungibili. Recentemente, a seguito di avaria, il 14 gennaio 2020 un elicottero NH-90 della Marina Militare ha raggiunto lo Scoglio d'Africa con un team di personale tecnico civile e militare del Comando Zona Fari di La Spezia. In quell'occasione, per una durata di circa tre ore, sono stati eseguiti interventi di riparazione, sostituzione di buona parte delle apparecchiature elettroniche e l'effettuazione dei vari test di funzionalità. consentendo il completo ripristino dell'efficienza del segnalamento. Oggigiorno lo Scoglio d'Africa, ammodernato, con due moderni fanali tipo MLI 55 in acrilico sovrapposti e istallati su struttura di acciaio inox, è efficiente e continua ad assolvere le sue funzioni di ausilio alla navigazione a beneficio di tutta la comunità marittima.