NOTIZIARIO della MARINA

ANNO LXVI - NOVEMBRE 2020 - € 2,00





L'editoriale

di Antonio Cosentino

Presenza, sorveglianza, proiezione e deterrenza sono alcune delle preziose capacità con le quali la Marina Militare rende il mare più sicuro in uno scenario che richiede la disponibilità di uno strumento aeronavale in grado di proiettarsi, fuori dal Mediterraneo, in quelle aree di crisi spesso difficilmente accessibili se non dal mare. La necessità di garantire un controllo sempre più capillare ed effettivo, tanto nel dominio terrestre quanto sugli spazi marittimi, è diventata di primaria importanza, in un'ottica di continuum della sicurezza. Accade, infatti, che con sempre maggiore frequenza i Paesi prospicienti alle aree di operazioni neghino, per ragioni politiche e diplomatiche, l'utilizzo delle proprie infrastrutture agli assetti militari aerei e terrestri, e talvolta anche il sorvolo dei propri territori, rendendo sempre più necessario il ricorso a operazioni *expeditionary*, incentrate proprio sull'utilizzo dello strumento marittimo.

Tale caratteristica *expeditionary* torna a confermarsi come l'abilità della Marina nel proiettare una specifica capacità militare all'estero, fondamentale per l'attività della flotta i cui impegni sono oggi distribuiti in un'area molto ampia, riconosciuta e identificata come Mediterraneo Allargato oggi, ancor più che in passato, un *continuum* geo-politico e geo-strategico oltre che geo-economico con il Mar Nero, Oceano Indiano, Golfo Arabico-Persico e Golfo di Guinea. Questa naturale vocazione *expeditionary*, storicamente intrinseca alla nostra Marina, offre un essenziale potenziale abilitante a beneficio dell'intero strumento militare nazionale e del Paese.

Tornando all'ambito strettamente operativo, proprio nel golfo di Guinea, opera la fregata Martinengo in attività di pattugliamento, in una delle aree marittime divenuta tra le più pericolose. Gli atti di pirateria vanno, a tal proposito, a costituire una delle voci più importanti che affliggono in maniera negativa il concetto di sicurezza marittima. Sono numerosi gli attacchi e i sequestri ai danni delle installazioni petrolifere oppure gli atti di pirateria marittima contro le navi e le imbarcazioni in navigazione sulle acque dell'area. Proprio per contrastare un fenomeno così complesso ed un'instabilità in grado di minare lo sviluppo di un'area di sempre maggior importanza per i commerci mondiali, è fondamentale garantire la salvaguardia della libertà di navigazione e la sicurezza marittima. E' in questo contesto che la fregata Martinengo si è resa protagonista di due importanti operazioni: la prima in soccorso al mercantile Zhen Hua 7 battente bandiera liberiana e la seconda in soccorso al mercantile Torm Alexandra battente bandiera Singapore sotto attacco dei pirati.

Non solo prontezza operativa ma anche solidarietà e cuore, com'è nello spirito della gente di mare. La Marina è a fianco di chi soffre, schierata in prima linea nell'emergenza COVID-19, con l'operazione Igea, sono 200 i *drive-through* gestiti da medici e infermieri della Difesa per contribuire agli sforzi del Sistema Sanitario Nazionale. Ad oggi la Marina è responsabile di 27 *drive-through* allestiti in Puglia, Toscana, Liguria, Marche e Basilicata. La preziosa opera svolta dal personale è un lavoro concreto e visibile a tutti.

Parlando proprio del personale, il direttore di Maripers ha tracciato i punti di forza su cui si basa la Marina, nell'intervista ha rimarcato: "Il personale è la risorsa più pregiata di ogni organizzazione, ancor più in un'organizzazione militare come la Marina" - queste le sue parole -. La Marina è soprattutto formazione e addestramento per preparare alle sfide del futuro i marinai di domani, parliamo di Mariscuola La Maddalena, il principale polo di riferimento della Marina nell'area del nord Sardegna e palestra di formazione teorica e pratica delle categorie nautiche e meccaniche della Forza Armata, come ci ha raccontato il Comandante dell'Istituto.

Rilevante, poi, è la penna di un allievo che ci ha fatto rivivere emozioni incredibili, coraggio e determinazione che deve avere un Incursore, sospeso a 200 metri di vuoto su un centimetro di corda. Questa è soltanto una delle prove del corso Incursori, un iter lungo un anno per raggiungere l'agognato Basco verde. Con un 2020 alle battute finali, vi diamo anche in questo mese di novembre l'immagine di una Forza Armata impegnata a tutto campo a supporto del Paese.



I SISTEMI MODULARI GALLEGGIANTI MIGLIORI AL MONDO

Numero illimitato di configurazioni

Assemblaggio facile e veloce

Installabile in mare aperto

Resistente, sicuro e certificato

Esente da manutenzione

20 anni di garanzia






CARATTERISTICHE TECNICHE:

Materiale/Composizione
Polietilene vergine ad altissima densità di resina (HDPE)

Dimensioni
L x Larghezza:
48 cm (19") x 48 cm (19")
Altezza: 35 cm (14")

Peso modulo
5,5 kg (12,1 libbre)

Capacità di galleggiamento
68 kg (150 lbs.) per cubo o 296 kg per mq.

Ancoraggio
Sistemi di ancoraggio personalizzati per tutte le condizioni di mare, studi di fattibilità.

ALL CANDOCK PRODUCT 20 20 TWENTY YEARS WARRANTY

20 ANNI DI GARANZIA SU TUTTI I PRODOTTI CANDOCK

CANDOCK ITALIA
Distribuito da Asia Srl
Via Ardeatina, 385
00042 - Anzio (RM)

www.asiaequipaggiamenti.it

www.candockitalia.it
Scopri di più sui nostri prodotti e i nostri accessori. Tieniti aggiornato sulle nostre innovazioni. Chiedi un preventivo.
info@candockitalia.it

ASIA

STANDARDS:
ISO 9001:2008
and ISO 14001:2004

Sistemi Modulari Flottanti
CanDOCK ITALIA

Il Notiziario della Marina è una testata giornalistica mensile fondata nel 1954

Registrazione: Tribunale di Roma n.396/1985 dell' 8 agosto 1985

MINISTERO DELLA DIFESA
Proprietà Ministero della Difesa
Editore Ministro della Difesa
Marina Militare - Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione

DIRETTORE RESPONSABILE
Antonio COSENTINO

REDAZIONE
Luciano REGINA, Pasquale PRINZIVALLI, Emanuele SCIGLIUZZO

DIREZIONE E REDAZIONE
Marina Militare - Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione Notiziario della Marina - piazza della Marina, 4 - 00196 Roma - tel. 06.3680.5556
mail: *notiziario.marina@gmail.com*
segreteria e abbonamenti tel. 06.36806318
partita iva: 02135411003

NORME PER LA COLLABORAZIONE
La collaborazione è aperta a tutti, gli elaborati, inediti ed esenti da vincoli editoriali, esprimono le opinioni personali dell'autore, che ne assume la responsabilità. La Direzione si riserva il diritto di dare agli articoli il taglio editoriale ritenuto più opportuno.
Gli articoli, concordati con il Direttore, dovranno essere corredati di foto (formato .tif o .jpg, di dimensioni minime 18 x 13 cm, con risoluzione a 300 dpi) e didascalie esplicative; gli elaborati dovranno essere redatti evitando l'uso di acronimi, che eventualmente vanno esplicitati. L'accoglimento degli articoli o proposte di collaborazione non impegnano la Direzione alla pubblicazione nè alla retribuzione.

©Tutti i diritti sono riservati.Testi e foto non possono essere riprodotti senza l'autorizzazione del Direttore.

COME ABBONARSI
Le modalità di sottoscrizione sono:
- versamento di € 20,00 con bollettino postale CCP 001028881603 oppure
- bonifico bancario - codice IBAN IT26G0760103200001028881603

intestati a Difesa Servizi s.p.a. con la causale: abbonamento al Notiziario della Marina.
Effettuato il pagamento è necessario inviare copia via mail a: notiziario.marina@gmail.com con i dati completi (nome, cognome, indirizzo, telefono, codice fiscale ed email).

Stampa: Fotolito Moggio srl, Villa Adriana - Tivoli

Concessionaria di pubblicità:
N&C Media srl tel 03311783010
amministrazione@necmedia.eu

chiuso in redazione il 30 novembre 2020

FSC www.fsc.org MISTO Carta da fonti gestite in maniera responsabile FSC® C137367



SOMMARIO

novembre 2020

1 **L'editoriale**
di Antonio Cosentino

4 **La Marina Militare: *expeditionary* per vocazione!**
di Andrea Mason

10 **Pirati in fuga nel Golfo di Guinea**
di Antonio Cosentino

12 **Non solo l'Artico**
di Alessandro Lentini

14 **Dyanamic Mariner 2020**
di Luciano Regina

16 **Operazione Igea**
di Alessandro Lentini

18 **In Marina, fusione di professionalità e valore umano**
di Giovanna Scotton

25 **La storia del Notiziario della Marina**

30 **Dove nascono i marinai di domani**
di Elisabetta Gualdi

34 **Sospeso tre metri sopra il cielo**
di l'Allievo

40 **Isolotto Li Galli, fanale di pericolo**
di Fabio Dal Cin

44 **160 anni fa la nascita della Marina Militare**
di Vincenzo Grienti

48 **Una ferita passata alla storia, "la notte di Taranto"**
di Vincenzo Grienti

52 **Dicono di noi...**
di Alessandro Lentini

La Marina Militare: expeditionary per vocazione!

di Andrea Mason

Capacità di visione tattica e strategica per la proiezione della forza dal mare e verso il mare, così da adempiere oggi e, soprattutto, domani operazioni di intelligence e di supporto e difesa aerea

Per mare, per terram. Ma anche sfrecciando nel cielo, missione assolta dai velivoli aerotattici della Marina Militare da trent'anni. Il richiamo al motto della Brigata Marina San Marco, declinato nelle varie specificità del carattere expeditionary della Marina Militare, in tutte le sue componenti aeronavali e subacquee non è dettato dal caso. Corre piuttosto sul filo della storia. Legato al ricordo del valoroso sacrificio del sottotenente di vascello Ermanno Carlotto, perito nel corso della guerra dei Boxer, in Cina. Era il giugno del 1900, oltre 120 anni fa, quando un contingente di fanti di Marina della Divisione navale italiana, sbarcati dalla Regia nave Calabria, divenne un emblematico esempio delle capacità nazionali di intervento al di fuori delle acque del Mediterraneo.

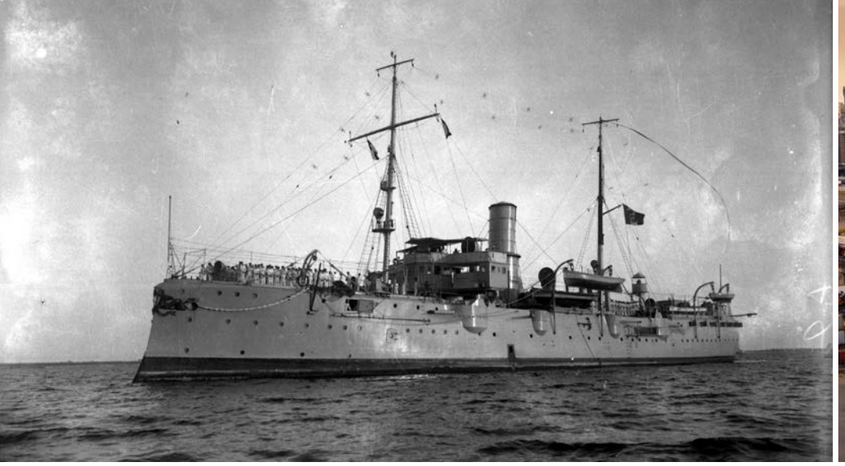
Da qui la testimonianza di come la flotta della Marina Militare, catalizzatore tecnologico per la stessa industria nazionale, possieda nei propri cromosomi nautici capacità professionali, tecnologiche, logistiche ed umane nell'approntamento delle proprie unità al di fuori degli scenari operativi prossimi alle coste della penisola. Capacità di visione tattica e strategica per la proiezione della forza e di capacità in mare e dal mare. Che si tratti di un intervento militare o umanitario, le navi sono la piattaforma che più velocemente e liberamente consente di muovere mezzi, uomini e tutte le indispensabili disponibilità di comando e controllo.

Oggi le Marine militari, e in questo la Marina Italiana non fa eccezione, sono tornate al loro ruolo abilitante di naturali "protettrici" di quelle blue waters dove si realizzano fenomeni strutturali – dall'immigrazione ai grandi flussi economici, ma non solo – che traggono origine o si sviluppano proprio nell'alto mare. Eventi che solo a partire da una presenza costante nelle acque internazionali possono essere governati con una ragionevole aspettativa di successo.

Motore propulsivo della moderna dottrina la programmazione, il varo e l'entrata in servizio, 35 anni fa, di nave Garibaldi forte della componente imbarcata ad ala fissa basata sugli AV-8B +, o Harrier II. Uno strumento di valore strategico e in grado di aumentare le capacità di difesa marittima in profondità, chiave della cosiddetta proiezione di potenza. Un'unità che ha rivoluzionato gli assetti della flotta permettendo, più in generale, di assicurare il quadro di sicurezza ogni qualvolta fosse necessario intervenire oltremare.

La prossima estate 2021 porterà in dote il trentennale nella cerimonia di consegna, avvenuta negli Stati Uniti, dei primi due velivoli in forza al Garibaldi: due TAV-8B bi-posto in versione da addestramento consegnati il 7 giugno 1991 nella base dei Marines a Cherry Point, nella Carolina del Nord. L'incrociatore tuttoponte rientrò in Italia il 24 settembre 1991, con i velivoli che raggiunsero la base aerea di Grottaglie. Il GRUPAER, il Gruppo aeromobili imbarcati festeggerà a sua volta i 30 anni della sua costituzione. Nacque ufficialmente nel febbraio 1991, giusto in previsione della consegna dei primi Harrier II. Il Comando delle Forze aeree della Marina Militare (COMFORAER), alle dipendenze del Comando in Capo della Squadra

Suggestiva immagine di nave Cavour e nave Bergamini durante la scorta ad un mercantile italiano.







navale, le cui origini risalgono al 1913 quando venne istituito ufficialmente il "Servizio Aeronautico della Regia Marina", era invece stato costituito formalmente il 1° gennaio 2000 ricevendo la bandiera di combattimento il 10 giugno 2005. A consegnarla fu l'allora Presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi.
Particolare attenzione sulla connotazione geneticamente expeditionary della Flotta è rappresentata da alcuni case studies. Il riferimento va all'operazione Enduring Freedom (2001), nella cui fase iniziale il gruppo Garibaldi, composto oltre che dalla portaeromobili ammiraglia italiana, dalla fregata Zeffiro, dal pattugliatore di squadra Aviere e dalla nave rifornitrice Etna. La presenza del Garibaldi in teatro permise di proiettare le nostre capacità aerotattiche indipendentemente dalla disponibilità di aeroporti o basi terrestri. Salpata da Taranto il 18 novembre 2001 la formazione ha operato in Oceano Indiano dal 3 dicembre 2001 al 1° marzo 2002, rientrando a Taranto il 18 marzo dello stesso anno. Gli AV-8B hanno effettuato 288 missioni per complessive 860 ore di volo, partecipando alla campagna aerea sull'Afghanistan e operando da una distanza di oltre 1.500 Km dalla nave madre.
L'operazione Leonte (2006) a sua volta è stata una chiara prova dell'intrinseca prontezza, rapidità di posizionamento, versatilità operativa ed autosufficienza logistica delle Forze Navali. Nata come una missione di rafforzamento del contingente di pace dell'ONU in Libano (UNIFIL), con l'inserimento di 1.000 uomini della Forza di Proiezione dal Mare, costituita dal Reggimento Serenissima dei Lagunari e dal Reggimento San Marco, al fine di potenziare le capacità militari di UNIFIL e consentire il conseguimento degli obiettivi fissati dal Consiglio di Sicurezza delle nazioni Unite con la Risoluzione 1701 dell'11 agosto 2006. Tra le altre cose, essa consentì la rimozione del blocco navale israeliano ed il conseguente consolidamento della tregua tra Hezbollah e Israele. Anche in questo caso, la disponibilità della portaerei si rivelò determinante per proteggere la Forza da sbarco, per difendere la Forza Navale e per estendere la capacità di controllo dal mare, consentendo di avviare alla normalità le condizioni di vita di una popolazione stremata dagli effetti del blocco navale, disinnescando in tal modo una seria minaccia alla stabilità del governo libanese.
L'operazione in Libia (2011) rappresenta, infine, un ulteriore concreto esempio della versatilità e flessibilità d'impiego delle Forze Navali. Nonostante la distanza relativamente breve dall'Italia, la possibilità di posizionare la portaerei a ridosso delle coste libiche rese assai più vantaggioso l'impiego dei velivoli imbarcati rispetto a quelli provenienti dalle basi a terra, sia per il minor costo orario in area d'operazioni, sia per la possibilità di rimanervi più a lungo.
L'importante attività di nave Garibaldi s'era imposta all'attenzione fin dai suoi esordi operativi anche in altri teatri. Nella prima metà degli anni Novanta l'unità aveva infatti preso parte alle operazioni in Oceano Indiano durante la crisi in Somalia. All'inizio del 1994 prese parte alla missione Ibis II in qualità di nave comando del 25° Gruppo Navale formato oltre che dal Garibaldi, dal rifornitore Stromboli, dalle unità d'assalto anfibio San Giorgio e San Marco e dalla fregata Scirocco, per il ritiro del contingente italiano che era stato impegnato nell'Operazione Restore Hope. Tra l'11 gennaio e il 23 marzo 1995 il Garibaldi fece ritorno nelle acque somale per prendere parte alla missione Ibis III per il ritiro del contingente di pace delle Nazioni Unite dalla Somalia con compiti di nave comando del 26° Gruppo Navale composto dalle stesse unità del precedente 25° Gruppo ad eccezione dello Scirocco sostituito dal Libeccio. Dal ponte di volo del Garibaldi nell'occasione operarono 3 AV-8B, 2 SH-3D, 4 AB-212 NLA e 4 A-129 Mangusta. Agli equipaggi delle unità navali si aggiungevano 198 tra paracadutisti e cavalleggeri dell'esercito, 320 del battaglione San Marco e 30 incursori del Comsubin.
Da marzo a giugno del 1997 il Gruppo Aereo imbarcato del Garibaldi prese parte all'Operazione "Alba Neo" (Albania Non-combattant Evacuation Operation). Nel 1999 con la guerra del Kosovo l'Italia fu impegnata nell'Operazione Allied Force. I caccia AV-8B imbarcati a bordo del Garibaldi, a partire dal 13 maggio fino a inizio giugno 1999, svolsero 30 sortite per 63 ore di volo. La forza navale italiana oltre alla portaerei Garibaldi con il suo gruppo aereo, includeva anche la fregata Zeffiro.
L'arrivo della portaerei Cavour, dal 2011 nave ammiraglia della flotta, ha rinforzato ed attualizzato la capacità di power projection della Marina Militare. Emblematico il suo utilizzo nell'operazione White Crane (2010) per l'assistenza umanitaria alla popolazione di Haiti, colpita da un terrificante sisma. Altrettanto simbolico l'impiego nella campagna navale "Sistema Paese in movimento" attorno l'Africa (novembre 2013, aprile 2014) alla guida del 30° Gruppo Navale assieme alla fregata multiruolo Carlo Bergamini, al pattugliatore d'altura Comandante Borsini e alla rifor-

Alcune immagini di repertorio di uomini e mezzi della Marina Militare impegnati sia in campo operativo che umanitario;
in alto a sinistra nave Calabria che con la sua compagnia da sbarco ha difeso il Quartiere delle legazioni di Pechino durante l'assedio dei Boxer;
in alto al centro nave San Giusto ormeggiata nel porto di Beirut (Libano) per la missione "Emergenza Cedri"; in alto a destra l'F-35B 01 della Marina Militare.









nitrice di squadra Etna: una missione di 147 giorni, nel corso della quale sono stati visitati venti paesi del Medio Oriente e dell'Africa, per un totale di 21 porti toccati, percorrendo circa 40.000 km.
Proprio la portaerei Cavour ha recentemente lasciato la rada del mar Piccolo di Taranto dopo una lunga sosta di manutenzioni all'Arsenale Militare, nel bacino di carenaggio Edgardo Ferrati, durata oltre un anno, per tornare al suo posto di ormeggio nella stazione navale Mar Grande. Sulla portaerei sono stati effettuati lavori di ammodernamento e ristrutturazione, tra cui il carenamento periodico oltre alla metallizzazione del ponte di volo per contenere gli impatti termodinamici degli F-35B. Ora l'attende, negli Usa, la campagna per la certificazione dell'inviluppo operativo del nuovo velivolo per iniziare il processo di stand up della rinnovata capacità operativa della Portaerei con velivoli di quinta generazione. Intanto continua l'allestimento del Trieste, nave multiruolo LHD (landing helicopter dock, portaelicotteri d'assalto anfibio) varata nei cantieri di Castellamare di Stabia, che, quando in linea, amplierà ulteriormente le capacità di proiezione aerea ed anfibia.
Il carattere expeditionary della flotta non è però distinto dalla sola forza operativa delle due portaerei Garibaldi e Cavour. Il recente passato è infatti ben tratteggiato dalla duplice campagna delle fregate europee multimissione (FREMM) Carabiniere, in Australia e Sud Est Asiatico (2017), ed Alpino oltre Atlantico e negli Stati Uniti (2018). L'attualità è invece rappresentata dal concreto impegno delle unità della Marina Militare in diversi teatri. Schierate nelle Missioni Eunavfor - Irini (in Mar Mediterraneo, per far rispettare le Risoluzioni dell'Onu sui traffici illegali verso la Libia), Eunavfor - Atalanta (nel Corno d'Africa, per proteggere le navi del World Food Program e potenziare la sorveglianza antipirateria), in Golfo di Guinea (per attività di presenza e sorveglianza a tutela degli interessi nazionali e protezione delle vie di comunicazione minacciate dal fenomeno della pirateria e armed robbery). Plurimi campi d'azione nel segno della sicurezza marittima, sorveglianza e polizia dell'alto mare finalizzate al potenziamento della sicurezza marittima ma anche della cooperazione internazionale e tra alleati in alcuni tratti di mare strategici. Un impegno operativo anche nel segno della solidarietà è riassunto dall'operazione interforze Emergenza Cedri, lo scorso agosto, in soccorso alla popolazione di Beirut duramente provata dall'esplosione che ne ha devastato il porto. L'invio in Libano delle navi San Giusto ed Etna ha dimostrato l'impegno umanitario nazionale e, ancora una volta, sottolineata l'importanza della pronta reattività della Marina Militare chiamata ad operare con equipaggi e mezzi lontano dalle proprie basi.
In sintesi, l'innata caratteristica expeditionary torna a confermarsi come l'abilità della Marina Militare nel proiettare "in toto" un ampio spettro di capacità militari all'estero, con riferimento soprattutto ad aree molto distanti e fuori dalla portata delle Basi di cui si dispone. Da qui l'impegno della Marina Militare, conscia che modellare le proprie navi, equipaggi e capacità per le esigenze che sta richiedendo il cosiddetto "Secolo Blu", caratterizzato da una territorializzazione del mare aperto con vere e proprie appropriazioni dell'alto mare, non è un mero obiettivo ma una vitale necessità.

In alto da sinistra nave Cavour durante l'Operazione "White Crane" (Haiti 2010); al centro momento del varo di nave Trieste, a destra il veicolo anfibio da sbarco AAV-7 durante l'operazione Leone (Libano 2006).

CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Un altro attacco di pirati sventato grazie alla presenza di una unità della nostra Marina Militare, la fremm Martinengo impegnata anche in varie esercitazioni congiunte

Pirati in fuga nel Golfo di Guinea

di Antonio Cosentino

I sempre più frequenti episodi di pirateria hanno risvegliato l'attenzione dell'opinione pubblica mondiale su questo gravissimo fenomeno che rappresenta la più consistente violazione di una delle regole fondamentali alla base della convivenza tra gli stati: la libertà dei mari e del commercio marittimo.
L'affermazione di tale concetto, connesso al principio del libero uso del mare per il commercio marittimo, ha incontrato resistenze ed è stata nei secoli passati, osteggiata dalle grandi potenze marinare succedutesi nel dominio dei mari, a sostegno e conferma della loro supremazia.
Il consistente sviluppo dei traffici via mare e l'aggravarsi delle condizioni economiche dei popoli costieri, ha indotto una crescita del fenomeno della pirateria fino a raggiungere le attuali dimensioni, sia per i loro collegamenti con altre organizzazioni criminali, sia per le modalità e tecniche di assalto e la diversa finalità della loro azione. La necessità di garantire un controllo sempre più efficace e capillare sugli spazi marittimi è diventata di primaria importanza. E' in questo contesto, che la fregata Martinengo opera in attività di pattugliamento nel golfo di Guinea - una delle aree marittime divenuta tra le più pericolose - con l'obiettivo della vigilanza a tutela degli interessi nazionali e della sicurezza delle vie marittime, allo scopo di assicurare il libero uso del mare alle navi mercantili nazionali e internazionali presenti, ma anche quello di cooperare con le marine dei Paesi rivieraschi al fine di aumentare la reciproca conoscenza e fiducia, nonché la capacità di cooperazione per contribuire al miglioramento delle condizioni di sicurezza nella regione. La fregata Martinengo si è resa protagonista di due importanti operazioni: la prima in soccorso del mercantile Zhen Hua 7

Il momento del fast-rope al mercantile Torm Alexandra sotto l'attacco dei Pirati; nella cartina del Golfo di Guinea le posizioni dei due interventi dell'unità a favore dei due mercantili.



battente bandiera Liberiana, abbordato dai pirati vicino a Sao Tome nel golfo di Guinea, con il sequestro di 14 membri dell'equipaggio e la seconda al largo delle coste del Benin, in soccorso al mercantile Torm Alexandra battente bandiera Singapore sotto attacco dei pirati.
L'Unità della Marina italiana ricevuto l'allarme, essendo a conoscenza che tutto l'equipaggio era in salvo in un'area protetta della nave, la cosiddetta "cittadella", ha inviato il proprio elicottero NH-90 sul luogo dell'atto di pirateria dove, operando in coordinamento con la Marina del Benin, ha interrotto l'attacco condotto dai pirati sparando in mare dei colpi di avvertimento a scopo di deterrenza. Proprio per contrastare un fenomeno così complesso, come quello della pirateria, è fondamentale garantire e instaurare solidi rapporti con le Marine regionali e contribuire al loro addestramento. Con queste finalità, nell'ambito della missione di nave Martinengo in golfo di Guinea, è stato organizzato un evento addestrativo congiunto con la Marina nigeriana, l'unica in grado di poter esprimere capacità di intervento a grande distanza dalla costa. All'esercitazione, sviluppata su 3 giorni, hanno preso parte 4 unità da pattugliamento del dipartimento marittimo occidentale con sede a Lagos. Nel corso dell'esercitazione le unità nigeriane hanno impiegato i propri *boarding team* che hanno condotto le manovre di abbordaggio sotto la supervisione del *boarding Team Opposed* della Brigata Marina San Marco imbarcato sulla fregata italiana.

Nave Alliance in attività nel Mediterraneo centrale

Non solo l'Artico

di Alessandro Lentini

L'unità polivalente da ricerca della Marina Militare Alliance è rientrata a La Spezia da pochi giorni dopo aver effettuato l'attività di ricerca scientifica *Mediterranean Recognized Environmental Picture 2020* (MREP20) nel Mediterraneo Centrale.

La nave della Marina, reduce da molteplici missioni in Artico con le campagne High North, l'ultima delle quali conclusa la scorsa estate, ha effettuato la MRPE20 a sostegno del programma *Environmental Knowledge and Operational Effectiveness* (EKOE), sviluppato dall'*Allied Command Transformation* (ACT) della NATO con lo scopo di progredire nella ricerca sulla caratterizzazione ambientale marina utile a fornire un supporto decisionale alle operazioni della NATO.
Le attività di EKPOE si svolgono abitualmente alle alte latitudini, per caratterizzare zone di mare poco battute e quasi sconosciute. Quest'anno si è voluto applicare il programma nel Canale di Sicilia, in modo da poter studiare l'idrografia e l'acustica ambientale in un'area frontale dove si incontrano le acque del Mar Mediterraneo Orientale con quelle del Mar Mediterraneo Occidentale, anche per l'importanza strategica e geopolitica che riveste questo specchio d'acqua. I dati raccolti saranno utilizzati anche per la convalida e l'integrazione dei modelli numerici di previsione acustica in ambito oceanico.

Gli strumenti

Gli strumenti utilizzati per la ricerca sull'acustica e dinamiche oceanografiche sono stati molti e tra questi spiccano i *gliders*, particolari droni autonomi, la posa di ancoraggi verticali (moorings) a cui vengono collegati strumenti oceanografici ed acustici (correntometri, idrofoni e profilatori acustici), strumentazione tipo CTD *(Conductivity-Temperature-Depth)* per la misurazione di conduttività, temperatura e salinità.

Gli enti di ricerca

Il team scientifico della NATO *Science and Technology Organization - Centre for Maritime Research and Experimentation* (STO - CMRE) si è avvalso di collaborazioni scientifiche nazionali e internazionali quali il *Woods Hole Oceanographic Institution* (WHOI), il *Service Hydrographique et Océanographique de la Marine* (SHOM), l'*Heat Light and Sound Research*, Inc. (HLS), il *French Directorate General of Armaments* (DGA), il *Defence Research and Development Canada* (DRDC), l'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale (OGS) e l'Università di Bologna (UNIBO).

La nave

Nave Alliance è una piattaforma di ricerca all'avanguardia per la sperimentazione di nuove tecnologie e l'impiego di sistemi e apparecchiature di nuova generazione per la ricerca e lo sviluppo scientifico a favore della NATO e, quindi, delle marine dei paesi ad essa appartenenti. La nave è una delle più silenziose del suo genere, essendo stata concepita per garantire un minimo livello di propagazione del suono in acqua. Tale caratteristica ne fa una piattaforma particolarmente adatta a quelle sperimentazioni scientifiche per le quali l'assenza di suoni sotto la superficie è essenziale. È dotata di circa 400 mq di laboratori, sistemi di navigazione e comunicazione all'avanguardia, gru, verricelli e argani, con una struttura poppiera "a portale", che permette all'unità di effettuare movimenti di carico e, contestualmente, manovre di messa a mare e recupero di apparecchiature subacquee.



Dynamic Mariner 2020

Il Cacciatorpediniere Luigi Durand de La Penne ha partecipato alla esercitazione multinazionale NATO per la certificazione del NRFC 2021

di Luciano Regina









A sinistra: la prora del cacciatorpediniere Luigi Durand de La Penne; in basso: momenti dell'esercitazione con le unità partecipanti in formazione e il rifornimento laterale di nave de La Penne con la rifornitrice francese Var.

Dal 2 al 4 ottobre 2020, nave Luigi Durand de La Penne è stata impegnata nella esercitazione multinazionale Dynamic Mariner 2020, nell'ambito del Task Group 445.05, insieme al cacciatorpediniere Andrea Doria, al sommergibile Prini e le unità delle Marine francese e spagnola.
L'esercitazione Dynamic Mariner, nell'ambito della quale le forze impegnate si confrontano in attività addestrative "a partiti contrapposti", prevede tre differenti fasi: una prima fase *CET (Combat Enhancement Training)*, che si è svolta dal 28 settembre al 1 ottobre; una seconda fase *FIT (Force Integration Training)*, che si è svolta dal 2 al 4 ottobre, ed una successiva fase *Tacex (Tactical Exercise)* che ha coinvolto le forze in gioco fino al 9 ottobre. Nella fase *FIT* nave Durand de La Penne, insieme alla fregata spagnola Alvaro de Bazan (flagship del TG 455.05) e le fregate francesi Surcouf e Guepratte, ha condotto attività addestrative quali rifornimento laterale, esercitazioni tra le centrali operative di combattimento e esercitazioni di guerra elettronica e di difesa anti-aerea (ADEX). Durante la fase TACEX le esercitazioni sono proseguite simulando un conflitto tra le forze "BLUE" e le forze nemiche "RED": in questa fase, al fine di massimizzare il ritorno addestrativo, è stato enfatizzato il realismo in tutte le attività.
La Dynamic Mariner 2020, un appuntamento al quale ogni anno la Marina Militare non manca di partecipare, ha lo scopo di testare la prontezza operativa della *Nato Responce Force (NRF)* e di certificare l'idoneità del futuro *NRF Commander*, che nel 2021 sarà assicurato dalla Francia. L'esercitazione rappresenta una preziosa occasione per accrescere il livello di addestramento degli equipaggi coinvolti, consolidare la cooperazione e accrescere l'interoperabilità tra gli assetti aeronavali delle Marine alleate partecipanti e delle Forze ad alta prontezza operativa dell'organizzazione.

Drive-through-Difesa messi a disposizione dal Ministero della Difesa, in collaborazione con il Ministero della Salute, sono operativi su tutto il territorio nazionale

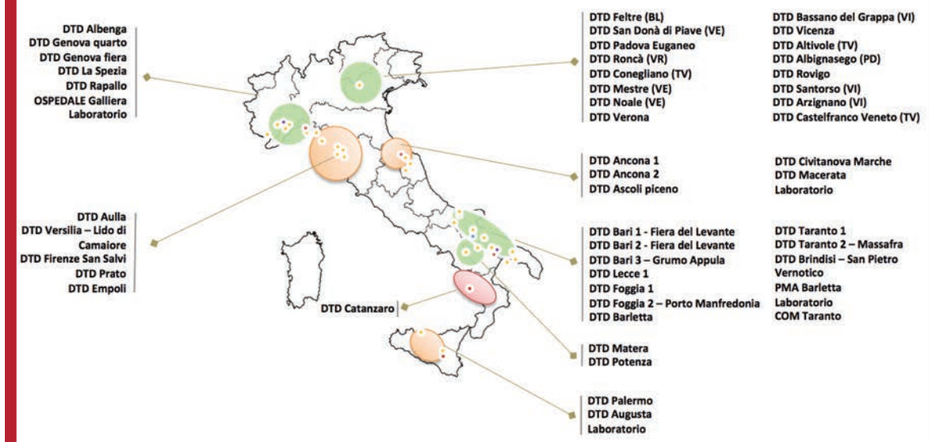
Operazione Igea

di Alessandro Lentini





Contributo della Marina Militare al Servizio Sanitario Nazionale



aggiornato a dicembre 2020



Partita l'operazione Igea, 200 Drive-through effettueranno 30.000 tamponi al giorno

La curva dei contagi da COVID-19 nel Paese a partire dalla fine di settembre è tornata a salire vertiginosamente e il Ministero della Difesa ha prontamente lanciato l'operazione Igea. Gestita dallo Stato Maggiore Difesa, con il ruolo guida del Comando Operativo di vertice Interforze ed il coinvolgimento di tutte le Forze Armate, l'operazione ha attivato su scala nazionale numerosi *Drive Through* (D.T.D.) gestiti da medici e infermieri della Difesa per contribuire agli sforzi del Sistema Sanitario Nazionale al monitoraggio dei contagi a livello nazionale. La Marina ha attivato il suo primo Drive Through nelle Marche, nella Piazza d'Armi di Ancona, nel parcheggio del Centro di Selezione della Marina Militare.

"Qui al *Drive Through* Difesa di Ancona possiamo arrivare a 150 tamponi al giorno, se ci sarà la necessità" ha detto il capitano di vascello Cosimo Nesca, responsabile area Marche, che ha aggiunto "Il servizio si svolgerà dalle 8 alle 14 e il processo di analisi dei tamponi sarà svolto all'ospedale di Torrette". Ad oggi (26 novembre, ndr) la Marina è responsabile di 27 *Drive Through*, di cui 10 in Puglia, 6 in Toscana, 5 in Liguria, 4 nelle Marche e 2 in Basilicata.

Numerosi quelli in cui il personale di Marina è affiancato da quello di altre Forze Armate. Nel computo totale dell'Operazione Igea, con l'apertura dei DtD a cura di tutte le Forze Armate e dell'Arma dei Carabinieri, sono impiegati 422 sanitari, 144 medici e 278 infermieri in grado di eseguire fino a 30.000 tamponi al giorno.

Ma la Marina è attiva anche con un Posto Medico Avanzato a Barletta, installato dalla Brigata Marina San Marco nei pressi del Pronto Soccorso dell'Ospedale Civile Dimiccoli, che potrà garantire 40 posti letto per alleviare lo sforzo profuso dalla Sanità Regionale nel contrasto alla pandemia in corso da COVID-19.

Alcune immagini del personale sanitario impegnato nelle operazioni dei tamponi.

Intervista al Direttore di Maripers,
ammiraglio di divisione Giuseppe Berutti Bergotto

In Marina, fusione di professionalità e valore umano

di Giovanna Scotton

Il 2020 è stato un anno dirompente e inaspettato, aperto da una pandemia che ha sconvolto e ridisegnato più volte le regole in tutti i settori della vita umana, nel mondo. Ma anche ripetizione di un numero, il 20, che ricorre in modo suggestivo in Marina, toccando direttamente la sua principale risorsa: il personale. Vent'anni di cambiamenti radicali: la fine della leva, l'ingresso del personale femminile, il cambio di passo della professione militare per uno strumento altamente specializzato ad arruolamento volontario, la rimodulazione del personale in fasce di marinai e sottufficiali (truppa, sergenti e marescialli), l'arrivo dell'Interforze e la drastica riduzione del personale militare, con effetti evolutivi ancora in corso.
In questi venti di cambiamento, ancora un cambio per il personale della Marina: i primi di ottobre l'ammiraglio di divisione Giuseppe Berutti Bergotto ha rilevato l'incarico di Direttore dall'ammiraglio di divisione Antonio Natale, al termine di un mandato di circa quattro anni e mezzo.
Classe 63, l'ammiraglio Berutti Bergotto è entrato in accademia Navale nel 1982, corso Wellenreiter. Ha maturato una solida esperienza trasversale nel comando di diversi settori della Marina, conoscendone perciò direttamente prerogative, dinamiche, esigenze e potenzialità.

Ammiraglio, come vede il suo nuovo incarico?
Sono molto contento di questo prestigioso incarico ma anche consapevole della grande responsabilità attribuitami. Un compito delicatissimo, spesso poco conosciuto nella sua reale complessità e stretto tra esigenze di sistema e valorizzazione di ogni singola risorsa che investe nella Forza Armata e su cui la Forza Armata investe.
Il personale è la risorsa più pregiata di ogni organizzazione, ancor più in un'organizzazione militare come la Marina, che abbraccia tre dimensioni essenziali della vita umana: l'acqua, la terra e l'aria. Per questo, può funzionare solo grazie ad un'altissima specializzazione di tutte le componenti del sistema, nessuna esclusa. Questo è un presupposto che occorre avere sempre a mente, uno dei capisaldi di un'organizzazione efficiente e attenta alle proprie "risorse pregiate".

Ammiraglio, può farci un'istantanea complessiva del personale?
Il personale è distribuito in tre aree principali: operativa, logistica e formativa. A queste, si aggiungono lo Stato Maggiore, il Comando Operativo Subacquei e Incursori (Comsubin) e l'Istituto Idrografico che dipendono dal CaSMM, il personale destinato all'Interforze e gli incarichi internazionali e diplomatici. L'area operativa è la più consistente: circa 18.000 persone, sulle circa 28.000 totali in servizio, dipendono dal Comando in

> *"Il personale è la risorsa più pregiata di ogni organizzazione, ancor più in un'organizzazione militare come la Marina, che abbraccia tre dimensioni essenziali della vita umana: l'acqua, la terra e l'aria"*







“Il patrimonio umano è un pilastro imprescindibile della nostra organizzazione. Il personale stesso è la base del processo di sviluppo e progresso della Marina. L'evoluzione dello strumento marittimo non è altro che il risultato di un sistema virtuoso di lavoro di squadra”



Capo della Squadra Navale (Cincnav). Seppur di altissimo livello professionale, il personale della Marina soffre di sensibili criticità legate proprio alla sua consistenza numerica. Questo tema è al centro delle priorità presentate recentemente alle Commissioni Difesa di Camera e Senato dal capo di Stato Maggiore, ammiraglio Cavo Dragone, nel corso di un’audizione. Sono stati mostrati gli effetti, particolarmente penalizzanti per la Marina, della Legge 244 del 2012 sul ridimensionamento degli organici.

Nel dettaglio, il personale della Marina rappresenta il 17% del totale della Difesa, i tagli praticati stanno consumando i “margini di sicurezza” numerica, col serio rischio di intaccare la massa critica indispensabile ad assolvere i compiti istituzionali. Oggi la Marina è molto vicina alle 26.800 unità fissate dalla Legge 244; oltre 18.000 sono necessariamente devolute all'area operativa, con un rapporto tra personale operativo e forza complessiva al limite del sostenibile.

Significa che lo sforzo del nostro personale è molto più elevato, soprattutto se paragonato alle principali Marine europee con caratteristiche simili, in termini di rango, tonnellaggio e impegni operativi.

Abbiamo effettuato uno studio con parametri che identificano i reali numeri che servono a soddisfare lo sforzo richiesto dal Paese: il risultato è una necessità minima di 34.500 unità, oltre 8.000 unità in più rispetto ad oggi. I tagli del personale hanno prodotto disagi importanti nei marinai e nelle loro famiglie, a causa della ripartizione di impegni e turnazioni, ormai difficilmente sostenibile, soprattutto nel personale imbarcato. Ciò ha incrementato il transito dei militari all'impiego civile: negli ultimi 6 anni, circa 1.600 passaggi (5,77% del totale), una stima fino a 50 volte superiore a quella delle altre Forze Armate. In difficoltà anche altri contesti, come quello interforze e quello internazionale, in cui la presenza della Marina è gravemente insufficiente, rispetto all’incremento delle posizioni.

Il deficit di personale rischia di diventare un deficit di rappresentazione e di pensiero strategico della Marina verso la Difesa e l’intero Sistema Paese. La Marina ha perciò proposto il superamento della Legge 244, attraverso il prolungamento del processo di transizione in scadenza tra quattro anni, la gestione delle fuoriuscite e l’incentivazione dei reclutamenti.

Quali sono i punti di forza su cui si basa oggi l’organizzazione?

Abbiamo puntato sul personale, sui mezzi e la tecnologia. Particolarmente significativo è l’investimento nella formazione e nell’addestramento per gestire mezzi e apparati di nuova generazione. Negli ultimi vent'anni, l’evoluzione tecnologica dello strumento navale è stata rapida e consistente, questo ci ha permesso lo sviluppare di competenze professionali nuove e molto spinte. Molti investimenti anche sulla logistica e il benessere del personale, soprattutto per il personale imbarcato. La naturale resilienza della Marina ha fatto il resto, sviluppando un modello moderno ed efficace di sicurezza e tutela degli interessi del Paese.







Che valore ha il "patrimonio umano" della Marina?
Il patrimonio umano è un pilastro imprescindibile della nostra organizzazione. Il personale stesso è la base del processo di sviluppo e progresso della Marina. L'evoluzione dello strumento marittimo non è altro che il risultato di un sistema virtuoso di lavoro di squadra. I nostri militari sono elementi attivi dell'evoluzione continua dello strumento, le esigenze e gli input dei singoli operatori alimentano un network di informazioni condivise e gestite in un'ottica di miglioramento.

Come si coniugano i valori della tradizione della Marina con l'evoluzione dei tempi?
I valori di base, nati con la Marina stessa, sono e saranno sempre imprescindibili, immutabili allo scorrere del tempo: fedeltà alla Repubblica e salvaguardia delle Istituzioni sono le basi del giuramento del militare dal suo arruolamento all'intero percorso professionale e di vita. La loro invariabilità non deve essere letta però come "immobilità": siamo consapevoli che un approccio aperto, lungimirante è la via per interagire attivamente con il mondo contemporaneo e partecipare alle sfide del futuro.
La capacità di conservare i valori tradizionali, partecipando con essi all'evoluzione dei tempi, è esattamente la forza di un'organizzazione capace di progredire, senza rinunciare alle origini.

La pandemia Covid 19 ha messo alla prova tutti i sistemi organizzati. Come ha reagito la Marina?
La pandemia ha avuto un impatto drammatico ad ogni livello, chiedendo soluzioni innovative, rapide ed efficaci. La Marina ha affrontato l'emergenza in sinergia con il comparto Difesa. Abbiamo fornito personale, mezzi e infrastrutture per sostenere lo sforzo di Protezione Civile e Sistema Sanitario Nazionale, e al contempo, abbiamo creato nuove procedure, mantenuto impregiudicate le capacità operative e assicurato, senza interruzioni, l'assolvimento dei compiti istituzionali e internazionali.
Le singole esperienze sono state analizzate e interpretate in relazione alla fase che attraversavano e stiamo continuando a studiarne gli effetti, sia sulle persone che sul funzionamento complessivo dell'organizzazione.
Nella gestione del personale, ad esempio, sono state adottate procedure "micro-gestionali", attagliate cioè alla particolare condizione dello specifico Comando, fino ad arrivare alla singola persona.
Abbiamo introdotto una serie di strumenti e modalità di lavoro flessibili, rivelatesi efficaci in determinate condizioni lavorative e familiari.
E poi la solidarietà: in piena emergenza, a Maricapitale, abbiamo varato un'iniziativa (ancora attiva) per aiutare colleghi e nuclei familiari, in isolamento e in difficoltà perché non potevano contare su familiari, amici o conoscenti.
Da qui, l'idea di un team dedicato, compreso uno psicologo, per fornire beni di prima necessità e dare sostegno morale. L'idea, mutuata poi in ogni Comando Marittimo, è stata estesa all'intero territorio nazionale, insieme ai Comandi locali delle Capitanerie di Porto. Questo riflette la naturale vocazione solidale della Marina, è nel nostro DNA di "equipaggio". È la nostra forza, nel cuore e nella testa di tutti i marinai.

Umanità e professionalità: che legame c'è tra queste due dimensioni in Marina?
Sono due dimensioni per noi inscindibili, l'essenza di chi va per mare. Espressione della condizione di rischio e d'incertezza che accompagna da millenni tutti i marinai, hanno contribuito a far nascere quella comunità del mare, per cui la vita umana è sacra e non conosce bandiere.
La Marina non può prescindere da queste radici profonde che hanno consentito di scrivere bellissime pagine di storia, dal Comandante Todaro che trasse in salvo i naufraghi del piroscafo belga Kabalo dopo lo scontro, al salvataggio dei "boat people" in Vietnam, fino al recente impegno in Mare Nostrum.

Che messaggio vuole dare al personale della Marina?
Voglio ringraziare tutti i nostri marinai per l'impegno e lo sforzo incessante. E dico anche loro: siate orgogliosi di far parte di una Forza Armata che rappresenta un modello di riferimento, il Paese guarda alle donne e agli uomini della Marina con ammirazione e fiducia. Appartenete a un grande Equipaggio che condivide e custodisce valori profondi che si trasmettono e si rinnovano di generazione in generazione. La chiave del successo della nostra organizzazione risiede nella nostra natura di equipaggio e nella nostra capacità di agire come tale.

Il Notiziario ripercorre la storia della Forza Armata dal 1954



Sottoscrivi oggi un abbonamento al Notiziario della Marina
e richiedi un'annualità storica della nostra rivista in versione digitale.
Non perdere questa opportunità.

Abbonarsi è facile

effettua un versamento di 20,00 euro con bollettino postale CCP 001028881603
o bonifico bancario su IBAN IT26G0760103200001028881603

intestato a Difesa Servizi s.p.a. con la causale:
abbonamento al Notiziario della Marina.

Invia la copia via email a:
notiziario.marina@gmail.com

http://www.marina.difesa.it/media-cultura/editoria/notiziario/Pagine/Notiziario-Home.aspx

Anno XLVIII - n. 10 - Novembre/Dicembre - 2001 - Spedizione in abbonamento postale - art. 2 comma 20/C, legge 662/96 - filiale di Roma

NOTIZIARIO DELLA

Marina

Periodico mensile a carattere professionale



ENDURING FREEDOM
Quattro Unità impegnate nella lotta al terrorismo

BRINDISI
Commemorati i Marinai scomparsi in mare

RIVA TRIGOSO
Il varo della nave "Comandante Foscari", quarta Unità della classe "Comandanti"

LIVORNO
Il Giuramento degli Allievi Ufficiali

NOTIZIARIO DELLA MARINA LA STORIA

LA PARTENZA DEL "GRUPPO NAVALE ITALIANO"

Questo primo gruppo di navi rappresenta il tangibile contributo dell'Italia alle operazioni contro il terrorismo. Sul ponte di volo del "Garibaldi" la cerimonia del saluto prima della partenza.

Domenica 18 novembre, in una stupenda giornata dalla connotazione quasi primaverile, la città di Taranto, tradizionalmente vicina ai nostri marinai, ha idealmente stretto in un abbraccio gli equipaggi delle Unita appartenenti al Gruppo Navale Italiano in partenza per la "Enduring Freedom" (libertà duratura), l'operazione che ha come scopo la lotta al terrorismo internazionale e che vedrà le nostre Navi operare nel mare arabico.

Ma non sono solo i tarantini a salutare le nostre Unità; sentendo gli accenti dei parenti e familiari presenti in banchina appare subito evidente l'italianità del saluto.

Le Unità, "Garibaldi", "Etna" ed "Aviere" ormeggiate al molo Chiapparo, "Zeffiro" alla fonda in Mar Grande, sono orgogliosamente pronte a ricevere il saluto delle Autorità e della popolazione. Man mano che percorrendo il molo ci si avvicina alle Navi, si rimane come sempre impressionati dalle dimensioni. Il Garibaldi, con il ponte di volo che arriva quasi a sovrastare la banchina, e le prore di Etna ed Aviere, alte e tese sull'acqua, come a voler palesare la loro capacità di sottomettere i flutti.

Il periodo che precede un'attività in mare è sempre caratterizzato da una attività piuttosto intensa; da un lato la necessità di rivedere gli ultimi dettagli, completare gli ultimi imbarchi, ricontrollare tutto con la consapevolezza di come la riuscita di un'operazione possa in parte dipendere anche dall'accuratezza con la quale è stata organizzata, dall'altro il giusto desiderio di trascorrere con i propri cari qualche momento di tranquillità.

Ma adesso il momento è arrivato, la cerimonia e poi il disormeggio.

Giunge da lontano il tipico frastuono ritmico e battente degli elicotteri in avvicinamento; poche decine di secondi ed appontano gli elicotteri con a bordo le autorità.

Sul ponte di volo del Garibaldi, con gli AV8B plus come cornice, si schierano le rappresentanze degli equipaggi; pochi minuti ed arrivano le autorità: l'onorevole Gianfranco Fini, vicepresidente del Consiglio dei Ministri, l'Onorevole Prof. Antonio Martino, Ministro della difesa, l'Onorevole Francesco Bosi, Sottosegretario alla Difesa, il Generale Rolando Mosca Moschini, Capo di Stato Maggiore della Difesa, l'Ammiraglio di Squadra Marcello De Donno, Capo di Stato maggiore della Marina, il Comandante in Capo del Dipartimento di Taranto, Ammiraglio di Squadra Paolo Mancinelli, il Comandante in Capo della Squadra, Ammiraglio di Squadra Quinto Gramellini, e praticamente tutte le autorità civili e religiose della realtà locale.

E poi gli inviati dei media: giornalisti e cine-operatori, numerosi e giustamente desiderosi di svolgere al meglio il proprio compito.

Ha preso la parola per primo il Generale Mosca Moschini dando lettura del messaggio inviato dal Presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi.

È poi intervenuto l'Onorevole Fini che ha letto il messaggio inviato per l'occasione dal Presidente del Consiglio dei Ministri, On. Silvio Berlusconi:

"Voi siete l'avanguardia dei soldati della libertà, che l'Italia mette in campo per difendere la buona causa dell'umanità messa a repentaglio da un nuovo terrorismo che non ha





In alto: **Le quattro Unità in navigazione.**

A lato nella pagina successiva: **L'arrivo delle Autorità.**

A lato: **L'Onorevole Gianfranco Fini, da lettura del messaggio del Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi.**



rispetto della dignità e della vita degli uomini" e dopo avere ricordato le motivazioni che hanno portato il parlamento ad approvare a larga maggioranza la nostra partecipazione alla missione, in onore alla forza morale di un paese democratico, il messaggio continuava rivolgendosi agli equipaggi:

"So che farete del vostro meglio per tenere alto il nostro onore. Ne sono certo non solo per l'efficienza dei vostri mezzi e per la perizia dei vostri Comandanti, ma anche per sapervi, ciascuno di voi in possesso della forza d'animo che scaturisce dalla consapevolezza di agire per la difesa della libertà e per il raggiungimento di una pace giusta e di avere il sostegno di un paese unito"

È stata poi la volta del Ministro della Difesa che ha ricordato come la partenza delle Unità sia il primo passo per il passaggio dalla decisione all'azione:

"Siate, siete consapevoli dell'enorme importanza della vostra missione che contribuisce al superamento di una gravissima emergenza mondiale. Il terrorismo è destinato alla sconfitta. La vostra partenza è già una sua sconfitta perché dimostra che il mondo civile è unito, compatto, determinato.".

Il ministro ha poi concluso con una formula di augurio:

"Nei momenti di pericolo la Patria cerca i suoi figli in arme: Gli italiani vi guardano con orgoglio e fiducia: Vi sostengono, vi apprezzano, vi ringraziano. Lo spirito di solidarietà e l'anelito di pace degli Italiani vi accompagnino e vi confortino la parole rivoltevi dal Presidente della Repubblica.

Viva le Forze Armate. Viva l'Italia."

Al termine qualche minuto in quadrato Ufficiali per un incontro delle autorità con la stampa, e per le ultime interviste a qualche membro dell'equipaggio, sui cui volti traspare serenità, determinazione, forse un pò di giusta apprensione, soprattutto sui più giovani, che meno riescono a controllare le emozioni.

Ma come sempre in circostanze di questo tipo il tempo sembra scorrere più veloce ed ecco arrivato il momento della partenza

Chi ha vissuto qualche anno di imbarco sa bene come da questo momento l'attività di bordo, dalla chiamata "Posto di manovra generale" in poi sarà così intensa e calibrata da non lasciare molto spazio alle riflessioni.

Il primo a dirigere per l'uscita dalle ostruzioni è lo Zeffiro, che scivola silenziosamente sull'acqua e ben presto non lascia più distinguere i particolari delle sovrastrutture. Poi è la volta dell'Aviere, che rapidamente lascia la banchina e si dispone in linea di fila con lo Zeffiro, poi l'Etna; ed infine è la volta del Garibaldi. In banchina parenti ed amici salutano le sagome che si fanno sempre più piccole all'orizzonte, con un misto di commozione ed orgoglio

Inizia così per le nostre Unità un'altra missione particolare, che le porterà ad operare in acque lontane.



Il personale schierato.

Sotto: Panoramica delle Autorità intervenute alla cerimonia sul ponte di volo del Garibaldi.





Aiuti alla navigazione

Segnali fissi

Parabordi

Torri faro in vetroresina fino a 18mt

Accessori per tubazioni OS&D

Barriere galleggianti

Galleggianti per Oil e Dragaggio

Boe d'ormeggio per piccoli natanti o grandi navi

FLOATEX®
WWW.FLOATEX.COM

FLOATEX SRL
Via Cave 12
25050 Provaglio d'Iseo (BS)
Telefono + 39 030 98 23 255

Vai al sito FLOATEX con il **QR code**

IALA

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

www.floatex.com



Mariscuola La Maddalena

DOVE NASCONO I MARINAI DI DOMANI

di Elisabetta Gualdi

Nel marzo del 1941 il tenente colonnello del Genio navale Domenico Bastianini era senz'altro consapevole che le sue gesta durante la delicata missione offensiva nel Mediterraneo Orientale, sull'incrociatore Zara, sarebbero state determinanti affinché, viste le infauste conseguenze del combattimento, almeno la nave non fosse catturata dal nemico.
L'estremo sacrificio con il quale non abbandonò l'incrociatore Zara ma lo accompagnò volutamente nel suo triste inabissamento lo ricordiamo ancora oggi nel tratto insulare più ventoso della Gallura: da oltre 71 anni la Marina Militare prepara e forma sottufficiali e graduati, in ferma prefissata ed in servizio permanente, presso la Scuola Sottufficiali intitolata a Domenico Bastianini, Medaglia d'oro al valor militare.
Inizialmente, quando nel 1949 venne istituito a La Maddalena il Comando Scuole C.E.M.M., i corsi ordinari formavano nocchieri, segnalatori, furieri, cuochi e infermieri. L'organizzazione dei corsi, così come la scuola, mutò varie volte, sino a quando assunse la





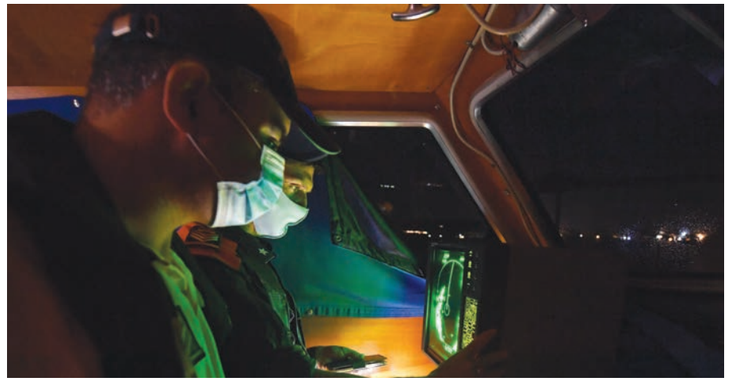
La scuola costituisce il principale polo di riferimento della Marina nell'area del nord Sardegna e "palestra" di formazione teorica e pratica delle categorie "nautiche" e "meccaniche"



connotazione mantenuta sino a oggi, quella di istituto di formazione e addestramento del personale delle categorie più propriamente "marinaresche" della Forza Armata, nocchieri e nocchieri di porto, insieme a quella dei motoristi navali.
Oggi la Scuola Sottufficiali della Marina Militare di La Maddalena si sviluppa su un comprensorio con una estensione di oltre 158.000 metri quadrati, contando su infrastrutture alloggiative, sanitarie, logistiche, didattiche (aule multimediali, officine didattiche, sale montaggio e smontaggio, motori funzionanti, aula magna, simulatore di plancia), impianti sportivi (piscina, sezione velica, palestra, campi sportivi), nonché di supporto ad unità navali della Marina.
I corsi erogati dalla Scuola Sottufficiali di La Maddalena abbracciano vari ambiti, con percorsi che spaziano dalla formazione di base per i Volontari in

La foto principale ritrae la meravigliosa veduta panoramica dell'Istituto; a seguire serie di scatti che immortalano i corsisti durante le varie attività giornaliere.

Ferma Prefissata di uno e quattro anni (VFP1-VFP4) e per i sergenti, alla formazione continua, fino ai corsi specialistici (abilitazione al comando di unità minori, frigoristi, manutentori edili, conduzione apparati motori, ecc.).
Un'offerta ampia e diversificata quindi quella di Mariscuola La Maddalena che guarda anche al futuro e alla ricerca continua della qualità della componente formativa, per preparare alle sfide del futuro i marinai di domani, garantendo un giusto connubio tra le abilità fondamentali tradizionali di chi va per mare e la specializzazione del personale nei vari corpi e categorie.





Mariscuola La Maddalena, l'Istituto dove si formano e addestrano il personale delle categorie "marinaresche" della Forza Armata, nocchieri e nocchieri di porto, insieme a quella dei motoristi navali.

L'intervista

Nella splendida cornice dell'arcipelago di La Maddalena, perla del Mediterraneo, sede della Scuola Sottufficiali della Marina Militare, incontriamo il comandante dell'Istituto il capitano di vascello Mauro Panarello



Comandante Panarello, quanto personale lavora per Mariscuola?
Siamo circa 320. Più del 40% è costituito da personale civile che alla scuola svolge tantissime funzioni. Un "equipaggio" numeroso ma ognuno dei miei collaboratori è fondamentale per far funzionare una grande struttura che offre un vasto ventaglio di corsi, ai quali ogni anno partecipano circa 1600 frequentatori della Marina Militare, con il corpo della Guardia Costiera, ma anche di altri comparti della Difesa. In questo momento, ad esempio stiamo formando una classe di Carabinieri che imbarcheranno a bordo delle motovedette dell'Arma.

Una struttura complessa insomma?
Si, Mariscuola è una città nella città, o meglio un campus, con le sue aule, i laboratori, gli alloggi, la mensa, l'infermeria, ed una caratteristica chiesa. Una realtà articolata che per funzionare deve essere in grado di assicurare tre funzioni: la logistica, (alloggio e vettovagliamento), l'inquadramento, cioè la capacità di gestire e formare i frequentatori, ed infine la didattica, con un corpo docenti ben dimensionato, i laboratori e tutti i relativi ausili. Una bella sfida insomma, dove ognuno gioca la sua parte.

Quali novità per il futuro della Scuola?
Tra le più importanti sicuramente la nascita di un nuovo corso, partirà in primavera, per la formazione dei Maestri di cucina e mensa (MCM) del corpo delle Capitanerie di Porto, al quale parteciperà il personale volontario in ferma prefissata (VFP1). Per prepararci stiamo completando l'allestimento di una cucina didattica. Nello stesso periodo partirà anche un altro corso specialistico per il Servizio difesa installazioni (SDI), anch'esso aperto ai VFP1

IMW INTECH MICROWAVES SRL

HIGH POWER AMPLIFIER SOLUTIONS

- Radar Applications
- Rugged and Stable Design
- Military Applications
- Many Military Installed Units
- High efficiency (GaN Technology)
- L, S, C, X, Ku and Ka Band
- Custom Designs
- Fast Prototyping
- Quick Delivery

Pallets
Control Logic
Modules
Transmitters

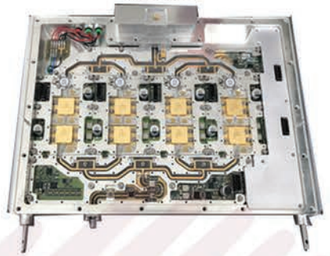
Products

1.5 Kw Pulsed High Power Amplifier Module Covering 2.7-3.1 GHz A100457



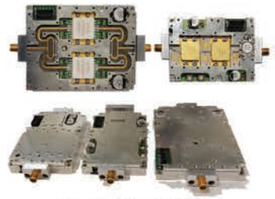
Operation Frequecy : **2.7GHz to 3.1GHz**
Output Power : **62.5 dBm peak min**.
Input Power: **42 to 44 dBm**.
Gain Flatness : **1 dB**
Input Return Loss : **-10 dB max**.
RF Pulse Width: **1 to 150 µsec**
Duty Cycle: **10% (max)**
Rise / Fall Time: **300 nsec (max)**
Efficency : **30% Typ**
DC Prime Power: **+50 VDC**
Dimensions : **320 x 235 x 68 (mm)**
Weight : **4000 gr**.
Interfaces : **SMA Female (In)/N Female (Out) Micro D-Subminiature 790-026PH-29P7MP**
Monitoring : **Forward & Reverse Power, Temperature and Current**

0.6 Kw Pulsed High Power Amplifier Module Covering 8.5-9.5 GHz A100670



Operation Frequecy : **8.5GHz to 9.5GHz**
Output Power : **57.8 dBm peak min**.
Input Power: **10 to 15 dBm**.
Gain Flatness : **1 dB**
Input Return Loss : **-10 dB max**.
RF Pulse Width: **0.15 to 100 µsec**
Duty Cycle: **20% (max)**
Rise / Fall Time: **300 nsec (max)**
Efficency : **15% Typ**
DC Prime Power: **+50 VDC**
Dimensions : **250 x 178 x 75 (mm)**
Weight : **4000 gr**.
Interfaces : **SMA Female (In)/WR 90 (Out) 21 Pin Micro D-Sub**
Monitoring : **Forward & Reverse Power, Temperature and Current**

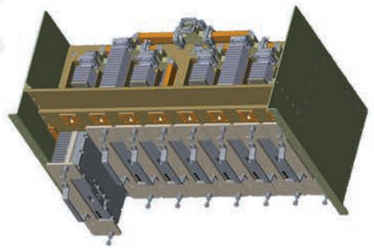
Radar Pallet Power Amplifier



1.2-1.4 GHz 800W
2.7-3.1 GHz 500W
3.1-3.5 GHz 400W
5.2-5.9 GHz 200W
8.5-9.5 GHz 180W
11-12 GHz 130W

Design

4.5 Kw Pulsed Solid State Transmitter Covering 8.5-9.5 GHz A100XXX



Operation Frequecy : **8.5GHz to 9.5GHz**
Output Power : **66.5 dBm peak min**.
Input Power: **20 to 25 dBm**.
Gain Flatness : **1 dB**
RF Pulse Width: **0.15 to 100 µsec**
Duty Cycle: **20% (max)**
Rise / Fall Time: **300 nsec (max)**
DC Prime Power: **+50 VDC**
Dimensions : **648 x 444 x 326 (mm)**
Weight : **32 Kg**.
Interfaces : **SMA Female (In)/WR 90 (Out) 21 Pin Micro D-Sub**
Monitoring : **Forward & Reverse Power, Temperature and Current**

Control Boards



Core: **built around System-on-Chip FPGAs**
Power Supply: **lowest power /high functionality**
General user I/O: **LVTTL compatible**
Transceiver interfaces: **Half-Duplex 20Mbps\ 100Mbps RS485/RS422**
Buffer interfaces: **Three-State Output for TTL/LVTTL signals**
Fpga config. circuitry: **Jtag connector for external USB-Blaster /Flash Storage**
Clocking circuitry: **Oscillator LVCMOS/LVTTL**
System monitoring: **Leds to power monitoring**
Developments: **FW/HW reconfigurability**

Power Combiners



8.5-9.5 GHz 3000W



32-38 GHz 300W

IMW Intech microwaves s.r.l via G. Peroni, 400 - Roma (IT) +39 06 4568 3104 - Email : info@intech-mw.com - www.intech-mw.com

Sospeso tre metri sopra il cielo

Come misurare il coraggio?
200 metri di vuoto da riempire di determinazione e un centimetro di corda su cui poggiare la propria consapevolezza!
Questa è una delle severe prove del corso Incursori, un iter lungo un anno per raggiungere l'agognato Basco Verde.

Giorno e notte dedico anima e corpo a questo percorso di vita; sì, una vera scelta di vita, diversa da quella che un ragazzo comune potrebbe scegliere per se stesso.
Avrei potuto fare l'avvocato, o forse il dottore, invece ho ascoltato il desiderio che da sempre pulsava nella mia coscienza più profonda, più intima.
DIVENTARE INCURSORE DI MARINA
E' tutto quello che voglio, che ho sempre voluto, e pian piano, giorno dopo giorno, sto realizzando, vincendo le mie paure e superando ogni ostacolo che si pone tra me e l'ambito Basco Verde. Sin dal primo giorno in cui sono entrato nel piazzale del Varignano ho immaginato il giorno della cerimonia, la Bandiera Tricolore accarezzata dal vento, la scritta "PER LA PATRIA" a sugellare il religioso impegno che impone questo mestiere. Oggi sono solo un allievo, forse tra qualche mese sarò anche io un erede, un discepolo della famiglia dei padri fondatori del corpo degli Incursori; a loro nei pressi del piazzale è dedicata una stanza chiamata "Sala degli Eroi"; per adesso non mi è permesso vederla e, quando capita di passarci, il mio sguardo è fisso lì, nella speranza di intravedere qualcosa. Molte sono le versioni tra di noi: c'è chi dice ci sia una statua di Teseo Tesei, chi delle reliquie di qualche importante operazione segreta, forse un mezzo a lenta corsa costruito proprio da Tesei. Di certo sappiamo che lì dentro ci sono tutte le 33 medaglie d'oro appartenenti ai Mezzi d'Assalto della Regia Marina. Loro sono i nostri antenati ed è solo grazie a loro che oggi possiamo essere onorati di poter diventare parte del corpo più prestigioso al mondo; per questo, ogni volta che ci avviciniamo a quel luogo, entriamo in uno stato di religioso e profondo rispetto. Questa mattina non è uguale alle altre: la mente è occupata ad elaborare, contenere emozioni e preoccupazioni che a breve diventeranno realtà. Tra qualche ora dovrò nuovamente superare il limite; ormai, spostare sempre più in là il segno di questo "limite" è diventata una normalità. Anche gli istruttori sono diversi oggi, più silenziosi. Forse prevale in loro il sentimento del padre di famiglia, quasi a considerarci loro figli. Un'ora è quanto mi resta per preparare la mia attrezzatura e ricontrollarla: se dimentico qualcosa sono fuori. Ripeto tutte le manovre che dovrò effettuare come se fossi un attore pronto a soddisfare il pubblico. Sento una voce proveniente dai corridoi "5 primi!!!". Riconosco quella voce, la sogno anche di notte (quando capita di dormire): è il Capo degli Istruttori, Nicola. Prendo lo zaino con decisione: oggi affronterò e vincerò questa sfida. In fondo, se lo hanno fatto loro, posso farlo anche io. Il motore del mezzo ruggisce ed iniziamo ad avviarci verso la meta, un posto qua vicino chiamato Muzzerone. Ormai non si contano le attività, le nottate trascorse in questo luogo: sembra essere quasi la mia seconda casa, ma è proprio qui che veniamo forgiati per diventare quello che molti dei ragazzi della mia età sognano di di-

Cielo, Mare, Terra: l'essenza degli incursori di Marina.



ventare. Mi chiedo perché siamo in pochi a provarci…difatti non è un gioco da ragazzi, non è come giocare a "Call of Duty" con Playstation. Scendiamo dal mezzo sempre in meno rispetto all'ultima dura prova della marcia operativa di 40 Km: siamo rimasti solo 8 giovani uomini. Gli istruttori hanno già approntato tutto, hanno provveduto a distendere un lungo cavo d'acciaio da vetta a vetta, in mezzo il vuoto assoluto,. Dalla mia posizione non riesco a vedere il fondo della valle. Wow!! Un brivido mi percuote ma cerco di controllare l'emozione. Il cuore rimbomba, l'adrenalina inizia a invadere i muscoli, la serafica concentrazione trovata inizia ad incresparsi. Credo che sia un'emozione condivisa da tutti noi; ci guardiamo furtivamente per rincuorarci come se facessimo un check del materiale tattico. Oggi avverto più di ieri il senso di squadra, di appartenenza ad un piccolo e speciale gruppo. Ci aiutiamo e sosteniamo: nonostante apparteniamo a regioni lontane, famiglie differenti, eppure ci sentiamo fratelli. Non avrei mai pensato di poter provare un'emozione così forte verso uno sconosciuto, ma oggi conosco ogni aspetto della loro vita. Gli istruttori iniziano la meticolosa fase di controllo del materiale; sono in due a farlo, nel senso che lo stesso operatore viene controllato due volte in modo da azzerare ogni margine di errore. Sento il mio nome: autonomamente le gambe partono verso l'istruttore che inizia a tastarmi strattonando energicamente le cinghie le imbragature e tutto il resto. Mi guarda negli occhi giusto un paio di secondi, mi prende dai polsi dandomi un ultimo scossone come se testasse anche la mia determinazione e concentrazione. Due secondi lunghi una vita. Mi viene in mente lo sguardo di un arbitro dopo un micidiale calcio di Alessio Sakara, "il Legionario", durante un combattimento di MMA mandando al tappeto Joe Vedepo. Mi dà una pacca sulla spalla indicandomi il secondo controllore che a sua volta ripete l'operazione. E' arrivato il momento del sermone: attentamente lo ascolto e metabolizzo tutto. Ho la piena consapevolezza di esser arrivato a questo punto anche per merito di queste attenzioni. Ad uno sprovveduto potranno sembrare poco rilevanti, non per noi. Adesso tocca a me!

> *"E' vero oggi sono solo un allievo, ma probabilmente tra qualche mese sarò anche io un erede, un discepolo della famiglia dei padri fondatori del corpo degli Incursori"*

Mi avvio. Le emozioni mi invadono ma cerco di non far trapelare nulla. C'è anche l'Ammiraglio Comandante ad osservarci come in tutte le altre prove, pertanto è imperativo dimostrare di essere all'altezza della situazione. L'istruttore mi ricontrolla velocemente, certo del task già effettuato abbondantemente in precedenza. Mi guarda e mi chiede: "sai cosa fare?"; io rispondo: "Si Capo!". Ma l'emozione fa trapelare un'impercettibile alterazione della voce: impercettibile, ma non per lui. Mi accorgo che ha sentito, mi ferma e, severo, mi sgancia dal cordone ombelicale di sicurezza senza parlare. Quel gesto parla chiaro, "Vai via, non è per te". Panico. Tutto sta scivolando via e, ironia della sorte, d'avanti ho il burrone in cui vedo cadere tutto il mio lavoro, tutte le mie sofferenze, tutti i miei sforzi. Brividi, freddo, sudore, pensieri travolgono questo momento drammatico: involontariamente, la mia mano blocca la sua. Si ferma per un attimo e i suoi occhi marroni mi scrutano passandomi al setaccio. Il mio gesto non so cosa comporterà, ma non posso gettare la spugna ancor prima di subire il colpo. Oso pronunciare "No Capo" con voce flebile. Lui mi guarda con aria interrogativa e io ribatto più deciso "No Capo, non è così che mi manderà a casa; io farò la prova, poi valuterà". Inaspettatamente il suo atteggiamento da eliminatore muta in qualcosa di più accomodante. Sento un "CLACK": abbasso lo sguardo

Una fase del transito e il delicato equilibrio sospeso nel vuoto.

e vedo il moschettone nuovamente agganciato. Lui, fermo davanti a me, pronuncia senza inflessioni: "Vedremo". Sono salvo, mi dico; ironicamente guardo il cavo d'acciaio sospeso nel vuoto. In realtà ogni giorno viviamo queste forti emozioni: siamo sempre sul filo del rasoio, altrimenti non riusciremmo ogni volta a spingerci oltre. In fondo, compatisco chi decide di stare seduto sulla poltrona a giocare alla Play Station. Le mani al sicuro avvolte dai guanti afferrano il cavo gelido; disteso con tutto il corpo a pancia in giù cerco di avvolgerlo, quasi fossi un serpente. Sento l'aria accarezzarmi il volto, i muscoli del mio corpo lavorare sinergicamente per mantenere il fondamentale equilibrio. Evito di guardare sotto, non per paura: non soffro di vertigini ma devo evitare distrazioni perché perdere l'assetto è davvero facile e recuperare la posizione non lo è. Procedo piano piano, esattamente come mi hanno insegnato, il fisico regge lo sforzo, sono a circa 10 metri dal punto di partenza e ne mancano altri 50. Sento il ronzio del drone che riprende il tutto per documentare la giornata di oggi; credo di farcela ma dopo quello che è accaduto prima non so se basterà. Pian piano arrivo a metà: le oscillazioni sono notevoli, il vento non manca e perdo per un attimo l'assetto capovolgendomi sul cavo. La sensazione di sospensione è incredibilmente impattante. Così appeso al cavo ripenso intensamente agli insegnamenti dei miei Istruttori e riesco con una torsione del corpo a riprendere la posizione giusta. Adesso lo sforzo fisico inizia a presentare il conto: mi fanno male i muscoli del collo, delle braccia delle spalle ma cerco di rilassarmi per permettere l'ossigenazione muscolare perchè, se resto contratto, non aiuterò il sistema circolatorio a portare il carburante. Mi concentro sulla respirazione e cerco di far cadere giù nel precipizio tutti i pensieri non necessari alla realizzazione dell'impresa meno che uno: "Se lo hanno fatto loro lo faremo anche noi" e, centimetro dopo centimetro, raggiungo l'altra vetta. "Ce l'ho fatta!", mi dico. Mi giro e vedo Nicola che mi guarda impassibile, e la certezza di avercela fatta si inabissa in una marea di preoccupazioni. Tornando in caserma il silenzio regna sovrano: non una parola, un suo riscontro, una sua mezza approvazione, ma so benissimo che non arriverà. Non lo farà perché noi lavoriamo nel silenzio e le pacche sulla spalla sono un gesto di approvazione per gli altri. Un giorno lessi da qualche parte che lo scopo della vita è creare opportunità, fare piuttosto che fingere, e dare tutto se stesso. L'azione alimenta la gioia dello spirito. Oggi più che mai ne sono consapevole.

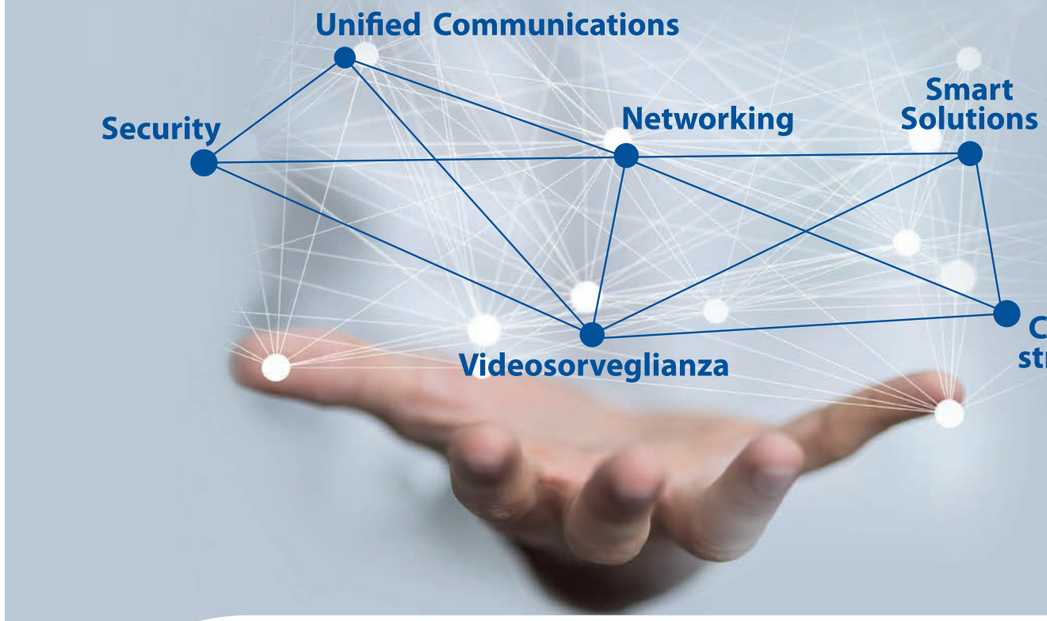
L'Allievo

L'Allievo Incursore durante il passaggio nel vuoto.

stt-ictsolutions.it

Dal 1988, una garanzia nell'ICT made in Italy.

INTEGRATING TECHNOLOGIES





Dai Grandi Gruppi alle PMI: progettiamo, costruiamo e gestiamo l'infrastruttura ICT di aziende della Difesa, delle Forze Armate, della Pubblica Amministrazione, della Sanità, dell'Industria, dei Servizi, della Finanza.

Grazie alle nostre sedi e a una rete di collaborazioni locali, garantiamo ai nostri Clienti un servizio di assistenza capillare su tutto il territorio.

PARTNERSHIP

AVAYA Edge · cisco · Alcatel-Lucent Enterprise · hp · DELL
Extreme networks · imagicle · HUAWEI · TELENIASOFTWARE
spectralink · Red Hat · Check Point · Hanwha Techwin Europe
AXIS · HIKVISION · AVIGILON · Genetec
milestone · axxon · SELEA · Tattile
Targa System · E-PLATE · Cambium Networks · towner

Caratteristiche generali

Lat.: **40° 35' Nord**
Long.: **014° 26' Est**
Comando Zona Fari: **Napoli**
Funzione del segnalamento: **Fanale di pericolo**
Altezza del piano focale sul livello medio mare: **67 metri**
Portata nominale sorgente principale: **6 mg**
Caratteristica: **luce bianca**
Anno di costruzione : **1935**
Tipologia costruttiva: **Traliccio a forma quadrangolare in ferro, alto 12 metri**

Isolotti Li Galli, fanale di pericolo

di Fabio Dal Cin

Nel mese di ottobre la rotta seguita ci ha condotto nei pressi del fanale dello scoglio di Strombolicchio, avamposto delle isole Eolie: è tempo adesso di riprendere la navigazione ripartendo proprio da qui, dal mar Tirreno, in direzione Nord. I tratti di mare che ci apprestiamo ad esplorare sono colmi d'insidie, sovente richiamano storie leggendarie di naufragi provocati dal canto delle sirene; nella realtà trattasi di tratti di mare caratterizzati dalla presenza di scogli semiaffioranti o piccoli isolotti. Venti favorevoli provenienti dai quadranti meridionali ci consentono di raggiungere un piccolo arcipelago incastonato nel Golfo di Salerno tra Capri e Positano, tre gioielli a sud della Penisola Sorrentina. Essi erano anticamente chiamati "Le Sireneuse", rocce emergenti dal mare dall' indiscutibile fascino al quale personaggi famosi come Greta Garbo, Sofia Loren e Jacqueline Kennedy non hanno saputo resistere. Dirigiamo quindi all'ormeggio presso il piccolo porticciolo dell'arcipelago de "Lì Galli".

Formato da tre isolotti, Gallo Lungo, La Rotonda e La Castelluccia (chiamata anche l'isola dei Briganti), l'arcipelago è noto per essere stato il rifugio, lontano dai riflettori, di uno dei suoi più noti proprietari, il danzatore russo Rudolf Nureyev il quale, nel settembre 1992, lo salutò per l'ultima volta certo che non vi avrebbe più fatto ritorno. Il famoso ballerino approdò sull'isola a Ferragosto, così minato nel fisico che fu costretto ad indossare un pesante cappotto. Una grave malattia, pochi mesi dopo, nel gennaio del 1993, avrebbe posto termine alla sua esistenza.

Il nostro segnalamento, annidato su di una rupe quasi inaccessibile, si trova sulla più grande delle tre isole: quella del Gallo Lungo.

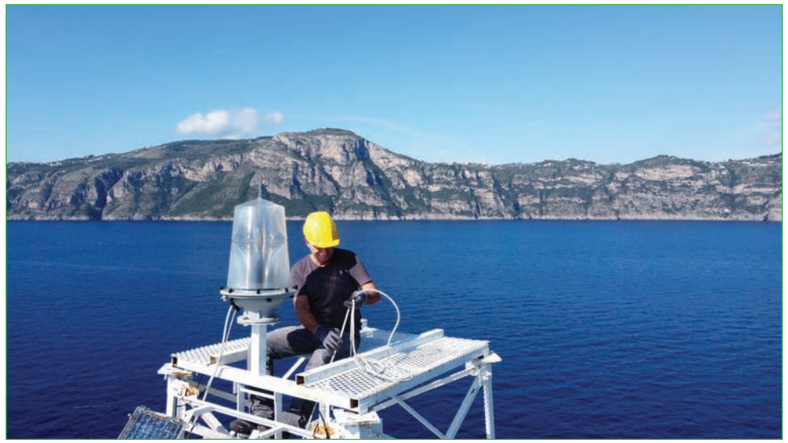
Racconta il "Notiziario" che "nel dicembre 1958 a cura della zona fari è stato costruito un casotto in muratura dentro il quale è stato installato l'impianto ad acetilene disciolto con tre bombole in rampa e una di riserva e vi è custodita la dotazione di bombole assegnata"; successivamente, "nel novembre 1972, aderendo alla richiesta del proprietario dell'isola, il fanale è stato sistemato su un traliccio in ferro, alto mt. 12 ubicato nella medesima posizione del preesistente candelabro": il casotto e il traliccio sono ancora oggi gli elementi identificativi del nostro se-

gnalamento marittimo.
Con queste premesse, ai nostri lettori risulterà evidente, per la singolare ed impervia collocazione geografica, l'importanza di garantire costantemente l'efficienza e la piena funzionalità del fanale. Tuttavia, fortunali, fenomeni elettrici e violente burrasche possono a volte vanificare gli sforzi profusi dal personale tecnico e farista del Comando Zona Fari, costringendolo ad intervenire con urgenza. Il racconto che segue, ne rappresenta una valida testimonianza.



Il 18 giugno 2020 la comunità marittima in transito nel mar Tirreno riceve un dispaccio "Avvisi ai Naviganti " riguardante il fanale di pericolo del Gallo Lungo. Di seguito un estratto:
"Mar Tirreno Centrale settore Est-Positano.
Segnalasi che il fanale bianco di pericolo (Gallo Lungo) E.F. n 2616 risulta essere spento. Unità in transito prestino massima attenzione.
Fine *AVURNAV*
Trasmettere subito per 96 ore".
Il nostro fanale di pericolo è in avaria: si attivano immediatamente le Squadre di Pronto Intervento del responsabile Comando Zona Fari di Napoli unitamente al personale farista della Reggenza di Salerno al quale è affidata la sua custodia. Tra di loro vi è uno specialista di grande esperienza, nel Servizio Fari da quasi quarant'anni: l'assistente tecnico per l'elettronica e le telecomunicazioni Giovanni Ercolani. Conosceremo la sua storia e, attraverso la sua narrazione, la gestione di questa emergenza.





L'attuale assistente tecnico per l'elettronica e le telecomunicazioni del fanale Li Galli: Giovanni Ercolani.

L'INTERVISTA, la parola a Giovanni Ercolani

Sig. Ercolani, da quanti anni lavora come Tecnico del Servizio Fari e dei Segnalamenti Marittimi?
Nel 1982, quale vincitore di concorso, ho frequentato presso la Scuola Allievi Operai del Ministero della Difesa il corso per essere destinato al Comando Zona Fari di Napoli con la qualifica di acetilenista. A quei tempi, infatti, in siti non asserviti dalla rete elettrica, la sorgente luminosa primaria dei segnalamenti marittimi era costituita essenzialmente da apparati che utilizzavano la combustione dell'acetilene disciolto in bombole ed era perciò richiesto a noi apprendisti il conseguimento di una specializzazione che ci abilitasse a trattare quel materiale. Alla fine degli anni '80 del secolo scorso, l'acetilene è stato progressivamente sostituito con il gas propano, a seguire, con i primi impianti a pannelli solari: l'elettricità era quindi diventata a pieno titolo la fonte di alimentazione primaria di tutti i segnalamenti marittimi. Oggi per il controllo in remoto dello "stato di salute" dei segnalamenti, viene impiegata la tecnologia del "telemonitoraggio", un controllo remoto del funzionamento dei segnalamenti che ha richiesto da parte mia continui aggiornamenti e approfondimenti, per la corretta gestione e manutenzione dei sistemi ad esso associati detti Sistemi Automatici di Controllo Fari (SACF) e Sistemi di Controllo Fanali (SCF). Dopo quasi quarant'anni trascorsi nel Servizio Fari Nazionale, sento ancora forte la motivazione per il mio lavoro e la responsabilità di operare in supporto alla comunità marittima; inoltre rimane forte e indissolubile il rapporto che mi lega al mare.

Lei è impiegato presso il Comando Zona Fari Napoli, di quanti segnalamenti marittimi è responsabile?
Il Comando Zona Fari di Napoli interviene quotidianamente sui segnalamenti marittimi ubicati lungo il tratto di costa compreso tra Civitavecchia e Sapri, isole comprese.



> *"Il faro è un'ancora di salvezza, dà gioia ai naviganti"*

I segnalamenti sono in totale 107 di cui 19 fari (8 a ottica fissa e 11 rotante), 79 fanali e 9 segnalamenti galleggianti suddivisi tra mede elestiche e boe luminose.

Ci parli del fanale di pericolo de "Lì Galli" e dell'ultimo intervento che lo ha visto protagonista.
Una premessa: tutti i segnalamenti situati sulle isole minori o su piccoli scogli, presentano oggettive criticità di gestione; essi sono molto esposti agli agenti atmosferici, richiedono continua manutenzione, spesso sono disabitati e sovente non risulta possibile raggiungerli a causa delle improvvise e proibitive condizioni del mare. Rispetto al passato, in cui era obbligatorio sostituire mensilmente e manualmente le bombole di acetilene dal peso di circa 70 kg l'una, il passaggio al fotovoltaico, l'impiego della tecnologia del telemonitoraggio e una maggiore affidabilità delle nuove sorgenti luminose, ci ha permesso di ridurre in modo significativo il numero degli interventi. L'isolotto del "Gallo Lungo", sebbene sia situato a poche miglia da Positano, non fa eccezione: ogni intervento manutentivo richiede una accurata e dettagliata pianificazione, con l'incognita sempre presente della permissività o meno delle condizioni meteo - marine.

Le cause dell'ultima avaria, registrata il 18 giugno 2020, non furono stabilite subito con certezza. Infatti, senza un sopralluogo è difficile effettuare diagnosi accurate: in questi casi, solo l'esperienza e la capacità del personale tecnico di gestire l'imprevisto possono fare la differenza. Nel dettaglio, l'assenza di scambio dati tra il quadro SCF (Sistema di Controllo Fanali) e il personale farista e tecnico del Comando Zona Fari di Napoli fecero subito ipotizzare un guasto del quadro di controllo dovuto molto probabilmente a una scarica atmosferica di anomala intensità. In quei giorni, ricordo, una intensa perturbazione stava interessando quel tratto di costa. Riusciti finalmente a sbarcare, furono sostituiti il quadro di controllo, la fotoresistenza, un accumulatore e vennero effettuate delle prove di funzionamento della sorgente luminosa con il personale specialista salito in quota a circa 12 metri di altezza. Tuttavia, prima di considerare risolta l'avaria, si attesero le ore notturne al fine di verificare l'affidabilità del sensore crepuscolare, la conseguente accensione del fanale e il corretto scambio dati tra il quadro di controllo e il personale farista.
Nelle ore successive all'intervento il Comando Marittimo Sud informava tutte le unità in transito nella zona, tramite un nuovo e rincuorante messaggio di "Avvisi ai Naviganti" che "il fanale bianco di pericolo (Gallo Lungo) E.F. n 2616, ha ripreso normale funzionamento".
Il fanale aveva quindi ripreso a svolgere, con i suoi rassicuranti lampi di luce bianca la sua funzione.

L'impegno e la lungimiranza di Cavour nella storia navale italiana

160 anni fa la nascita della Marina Militare

di Vincenzo Grienti

Il 17 novembre 1860: una data storica che sancisce la nascita della Marina Militare italiana quattro mesi prima della pubblicazione del Regio Decreto del 17 marzo 1861 n. 4671 con cui, ufficialmente, avveniva l'assunzione del titolo di Re d'Italia da parte di Vittorio Emanuele II. In pratica alla proclamazione del Regno d'Italia la sua Marina aveva anticipato lo Stato che doveva servire. Un risultato, questo, a cui si era arrivati grazie all'impegno di Camillo Benso Conte di Cavour. Il 18 marzo 1860, infatti, Cavour aveva distaccato la Marina dall'amministrazione della Guerra e ne fece un dicastero autonomo di cui assunse il portafoglio, nella consapevolezza che la flotta navale fosse lo strumento complementare di maggiore importanza per l'attività di politica estera.
"Il sottoscritto – scriveva Cavour presentando il bilancio della Marina per l'anno 1860 - preposto all'amministrazione delle cose di mare di uno Stato collocato in mezzo al Mediterraneo, ricco di invidiabile estensione di coste e di una numerosa popolazione marittima, sente il dovere di dare il più ampio sviluppo alle risorse navali del Paese". In tal modo il primo Presidente del Consiglio d'Italia, tra i protagonisti del Risorgimento, assumeva sotto la sua guida il neocostituito Ministero della Marina. Tutti presupposti che poi si concretizzarono con l'attuazione dei Regi Decreti n. 4419, 4420 e 4421. Il 4 aprile la Marina toscana venne incorporata in quella sarda, ma il passaggio più importante avvenne a Napoli, dove il 7 settembre "nel tacito consenso della marina militare borbonica" era entrato Giuseppe Garibaldi. Lo stesso giorno "l'eroe dei due mondi" emise un decreto in cui si ordinava che "Tutti i bastimenti da guerra e mercantili appartenenti allo Stato delle Due Sicilie, arsenali e materiali di marina" venissero "aggregati alla squadra del Re d'Italia Vittorio Emanuele, comandata dall'ammiraglio Persano". I Regi Decreti del 17 novembre fecero il resto, unendo le Marine sarda, borbonica e siciliana e fissando alcune regole per l'ammissione degli ufficiali oltre che stabilire le prime misure organizzative della Marina Militare italiana.
Il ruolo della Marina fino al quel momento era stato considerato dal Regno di Sardegna non di primissimo piano essendo lo Stato Sabaudo sia sotto il profilo politico che strategico proiettato verso le vicende che accadevano nel continente. Con Cavour, invece, la Marina iniziò a godere di primaria attenzione. Non a caso, come conseguenza delle sue azioni politiche il suo Ministero fu in origine unito alla Segreteria della Guerra, il cui Ministro si chiamò "Primo Segretario di Guerra e Marina".
Alla proclamazione del Regno d'Italia Cavour si preoccupò immediatamente di ottenere tutti i riconoscimenti internazionali che ne avrebbero sancito l'esistenza. Cavour era fermamente convinto del ruolo politico-diplomatico e militare della Marina Militare italiana, non solo per mantenere il potere marittimo, ma anche per lo sviluppo dell'Italia. Non a caso diede il suo placet per implementare la flotta italiana attraverso il passaggio dalle navi a vela alle navi a vapore esortando la costruzione di unità di più grandi dimensioni. Inoltre pretese una maggiore professionalità e competenza degli equipaggi. Cavour arrivò addirittura a cambiare i programmi scolastici al fine di avvalorare lo studio della matematica nelle scuole secondarie, di fondamentale importanza per la formazione dei nuovi ufficiali di Marina. Tra i progetti che seguì personalmente, inoltre, ci fu la pianificazione e la realizzazione di porti che sotto il profilo infrastrutturale dovevano essere in grado di dare interamente supporto alla Marina Militare come nel caso di La Spezia.
Il Presidente del Consiglio inoltre nello

P. De Luca. Re Vittorio Emanuele II passa in rassegna la flotta italiana nelle acque del golfo di Napoli. Biblioteca Nazionale - Napoli.

sciogliere i Ministeri di Marina di Napoli e di Sicilia attuò la riorganizzazione di tutto il personale militare e civile e avviò la costituzione di tre dipartimenti marittimi (Genova, Napoli, Ancona), nonché la costruzione, sempre a La Spezia, di un moderno ed efficiente arsenale. Il conte pensò anche di dare una spinta propulsiva alla cantieristica navale con l'impostazione di nuove unità come le fregate corazzate di 2^ classe Principe di Carignano, Messina, Roma, Venezia e Conte Verde, realizzate tutte con scafo in legno. Le due fregate corazzate di 1^ classe, il Re d'Italia e il Re di Portogallo, furono commissionate negli Stati Uniti. Dai cantieri francesi furono varate le fregate corazzate Ancona, Castelfidardo, Maria Pia e San Martino; le corvette corazzate Formidabile e Terribile; le cannoniere corazzate Palestro e Varese. In Gran Bretagna invece venne commissionato l'ariete-corazzato Affondatore, una delle prime navi a torri della storia navale.
D'altronde proprio Cavour nel 1861, da Presidente del Consiglio e Ministro della Marina, aveva dichiarato con decisione la sua scelta: "Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile. [..] Consacrerò tutte le mie forze e ciò che posso aver conquistato d'influenza parlamentare, affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle esigenze del Paese". Parole profetiche che ben si coniugavano con i concetti di potere marittimo e di capacità di proiezione e propensione ad assicurare la presenza italiana nel Mar Mediterraneo. Concetti che ben dimostrarono la lungimiranza di Cavour e la sua visione per il futuro come si evince dagli stessi decreti di quel 17 novembre 1860 e registrati il giorno successivo presso la Corte dei Conti. La Marina veniva definita "Marina militare", "Regia Marina" e "Marina militare dello Stato" e manteneva in essere "le leggi e i regolamenti in vigore nelle antiche Province dello Stato per la Marina Militare", senza differenziare la Marina Sarda dalle altre Marine preunitarie le quali venivano fuse in un unicum che inglobava le antiche tradizioni marinare della storia navale italiana.



A sinistra la fregata De Geneys, varata nel 1827 con il nome di Hautecombe, cambiò nome nel 1831 e venne incorporata nella Regia Marina nel 1861.
In basso nave Cavour.



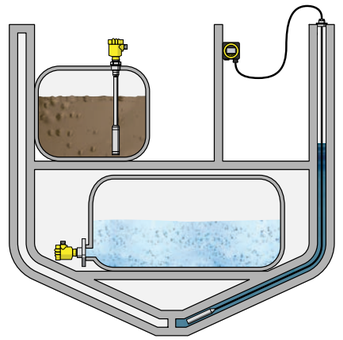


Misura di livello e di pressione
hi-tech a bordo nave

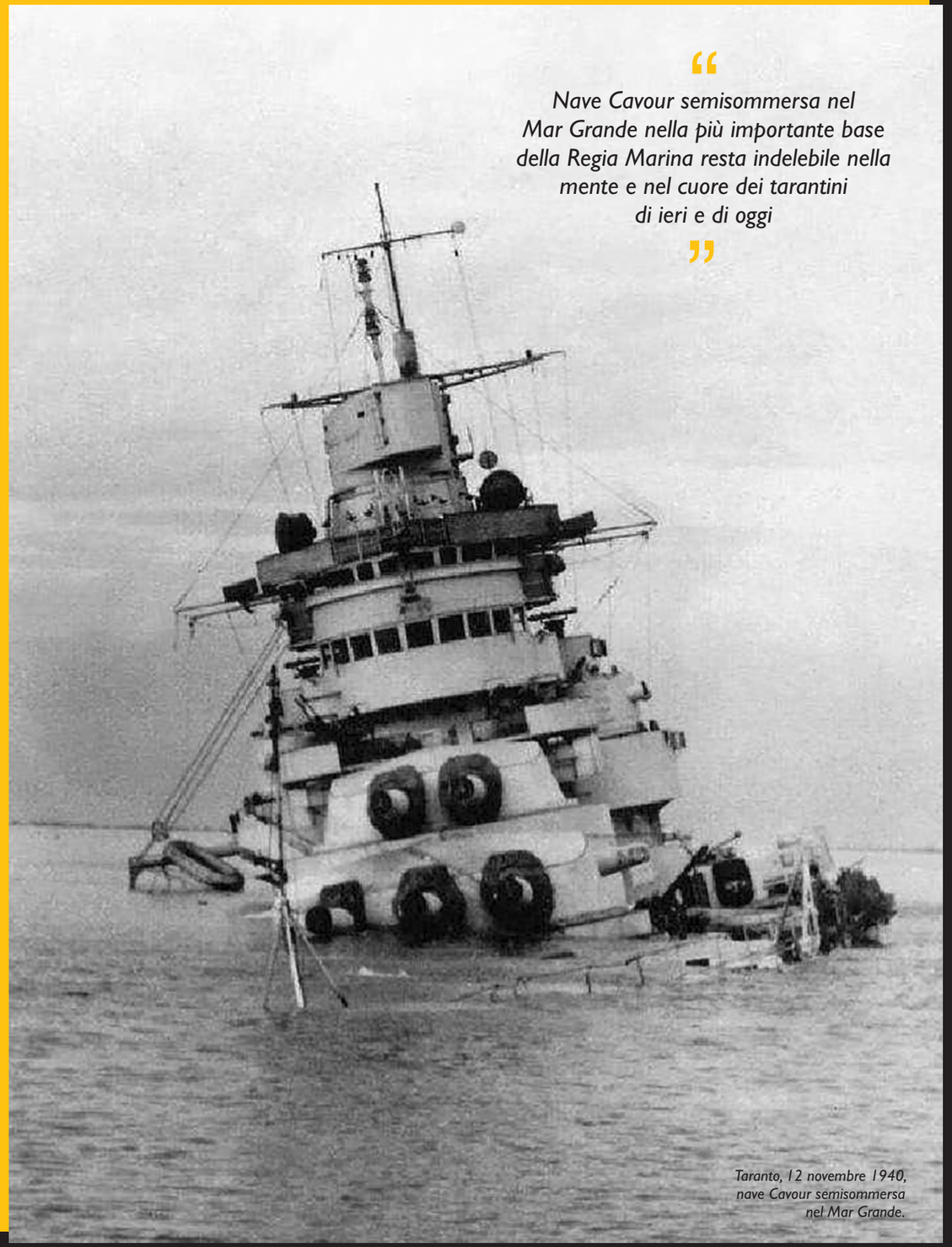
Sensori per una misura affidabile e sicura anche in condizioni difficili.

I nostri sensori compatti per misura di livello, allarme di troppopieno e misura di pressione nei serbatoi soddisfano tutte le esigenze dell'industria navale moderna.
Vi offriamo la massima sicurezza di funzionamento senza oneri di manutenzione e garantiamo che i sensori sono provvisti di tutte le omologazioni necessarie.

www.vega.com/navale



Vedere lontano VEGA



Taranto, 12 novembre 1940, nave Cavour semisommersa nel Mar Grande.

“Nave Cavour semisommersa nel Mar Grande nella più importante base della Regia Marina resta indelebile nella mente e nel cuore dei tarantini di ieri e di oggi”

Una ferita passata alla storia, “la notte di Taranto”

di Vincenzo Grienti, foto Ufficio Storico Marina Militare

L’immagine di nave Cavour semisommersa nel Mar Grande nella più importante base della Regia Marina resta indelebile nella mente e nel cuore dei tarantini di ieri e di oggi, era il 12 novembre 1940.
Una ferita passata alla storia come “la notte di Taranto” quando padri, figli e mariti, a bordo delle unità navali italiane ormeggiate alle boe e alle banchine del Mar Grande e del Mar Piccolo, si trovarono a fronteggiare l’attacco della *Royal Navy* britannica. Un’incursione preparata nei minimi dettagli dall’ammiraglio *Andrew Cunningham*, comandante in capo della *Mediterranean Fleet* e dai vertici della Marina britannica per colpire l’Italia, entrata nel secondo conflitto mondiale cinque mesi prima.
Già dal 1935, all’epoca della guerra tra il Regno d’Italia e l’impero di Etiopia, l’ammiraglio *Dudley Pound,* al tempo comandante in capo della *Mediterranean Fleet*, poi promosso a Primo Lord del mare, aveva pensato a un piano per espugnare la piazzaforte tarantina.
Al centro c’erano gli interessi inglesi nel Corno d’Africa, ma poi non si era fatto nulla. Braccio destro di *Pound* nell’attività di preparazione del piano era stato il contrammiraglio *Lumbay Lyster* che negli anni della Grande Guerra, da giovane ufficiale, aveva prestato servizio in Italia.
Proprio *Lyster* venne scelto da *Cunningham* per rivedere e migliorare il piano che in codice venne chiamato Operazione *Judgment.* L’ora X per attaccare Taranto doveva scattare il 21 ottobre 1940, giorno del 135° anniversario della vittoria della *Royal Navy* a *Trafalgar* nel 1805 contro la flotta franco-spagnola, ma poi tutta una serie di circostanze, compreso un incendio a bordo della portaerei *Eagle*, tra le unità designate a partecipare all’attacco, fece optare i comandi inglesi per un rinvio nei giorni di luna piena di novembre.
L’inizio della campagna militare italiana in Grecia, il 28 ottobre del 1940, contribuì poi a far diventare lo scacchiere Mediterraneo ancora più rovente. Da una lato la Regia Marina era chiamata a garantire la difesa delle rotte da e verso l’Albania, ma anche sulla Libia.
Taranto e il Canale d’Otranto assunsero un ruolo strategico ancora più rilevante. Dall’altra parte i britannici potevano contare sul supporto delle isole greche e sul vantaggio di possedere basi a Malta e Alessandria d’Egitto. L’isola dei cavalieri, infatti, non era facile da neutralizzare per tanti motivi, ma principalmente per via del radar di cui erano dotati gli inglesi che di fatto consentiva l’intercettazione degli imminenti attacchi italiani. Proprio la mancanza di apparecchiature radar, oltre a mettere in difficoltà le contraeree italiane in caso di attacchi notturni, rendeva vane le azioni offensive della Regia Aeronautica contro basi e navi britanniche.
L’utilizzo degli “aerofoni”, poi, non aiutava gli italiani nell’intercettazione del bersaglio nemico e nella direzione del tiro ritardando di fatto il tempo di reazione in caso di attacchi. Un elemento, questo, che assieme ad altri fattori incise sulla battaglia dell’11 novembre.
Nei giorni che precedettero la lunga notte di Taranto la *Royal Air Force*, al fine di fornire più informazioni possibili all’ammiraglio *Cunningham* sui movimenti e sulle posizioni delle navi italiane, effettuò decine di voli da ricognizione sui cieli di Taranto. Per questo tipo di operazioni vennero utilizzati i *Glenn Martin* di fabbricazione statunitense, chiamati semplicemente *Maryland,* e ritenuti più efficaci dei *Sunderland*.
Ma il protagonista assoluto dell’attacco notturno a Taranto fu il biplano *Fairey Swordfish*, un aerosilurante capace di portare 700 chili di bombe oppure un siluro da 457 millimetri.
Un’arma, quella aerosilurante, peraltro sperimentata da un italiano: il capitano Alessandro Guidoni, ufficiale della Regia Marina del Genio Navale, passato poi nel 1923 alla Regia Aeronautica. Guidoni, nel 1914, per la prima volta al mondo, aveva lanciato un simulacro di siluro dall’idrovolante tipo Pateras-Pescara da lui stesso pilotato. L’utilizzo di aerosiluranti e l’impiego di portaerei si rivelò efficace per la vittoria inglese. Un’unità, la portaerei, di cui non era dotata l’Italia nonostante gli studi su un eventuale impiego e l’intuizione dello Stato Maggiore della Regia Marina sin dagli anni del primo conflitto mondiale con il progetto della portaidrovolante Elba.
Nel quadro dell’Operazione *Judgment* invece l’uso della portaerei *Illustrious* su cui erano imbarcati gli *Swordfish* e i *Fulmar* si rivelò decisiva assieme a tutte le operazioni parallele che avvennero nei giorni antecedenti quella drammatica notte. Il 6 novembre la *Mediterranean Fleet* comandata da *Cunningham* era uscita in mare salpando da Alessandria d’Egitto.
Di questo venne informato il Comando Superiore della Regia Marina (Supermarina) dai piloti della Regia Aeronautica che svolgevano attività di ricognizione aerea in Mediterraneo.
Lo stesso avvenne l’8 novembre quando si osservarono le navi della “Forza H” britannica in movimento. Ciò bastò per mettere in allerta gli italiani e soprattutto la base di Taranto. Nel Canale di Sicilia vennero inviati i cacciatorpediniere e le torpediniere italiane. A Malta andarono in missione sommergibili e torpediniere mentre il Comando aereo della Sardegna inviò al largo di *Cap de Fer*, in Algeria, venti S.79 all’attacco della flotta britannica. Il 9 novembre il sommergibile Pier Capponi dichiarò di aver centrato una nave britannica a est di Malta mentre il Topazio informò due giorni dopo di aver attaccato unità nemiche a quasi 120 miglia a sud-est di Malta. Tutti segnali di un’azione navale che culminò poi nella “notte di Taranto”. L’11 novembre, infatti, dopo una giornata di falsi allarmi di bombardamento avvenne l’attacco. Quando l’ultimo aereo da ricognizione, un idrovolante Sunderland, diede l’informazione sul rientro dell’Andrea Doria in porto (facendo esclamare la storica frase dell’ammiraglio *Cunningham* “Tutti i fagiani sono andati ad appollaiarsi sul posatoio”, nda) i britannici diedero inizio all’operazione aeronavale su Taranto.
In rada oltre al Cavour, si trovavano le corazzate Littorio, Vittorio Veneto, Caio Duilio, Andrea Doria e Giulio Cesare, ma anche i







cacciatorpediniere Folgore, Lampo, Fulmine, Baleno e Alfiere. Sempre nel Mar Grande stazionavano gli incrociatori pesanti Zara, Fiume e Gorizia e i cacciatorpediniere Alfieri, Gioberti, Carducci e Oriani. Nel Mar Piccolo si trovavano gli incrociatori Trieste e Bolzano e i cacciatorpediniere Granatiere, Fuciliere, Bersagliere e Alpino. Infine nave Pola, Trento, Garibaldi e Abruzzo.

I 21 biplani *Swordfish* decollarono dalla portaerei *Illustrious* attaccando in due ondate la flotta italiana. A difesa del porto oltre alle artiglierie contraeree e agli armamenti in dotazione a ciascuna unità navale c'erano anche 22 grandi proiettori, 13 aerofoni e 87 palloni di sbarramento, ma di questi, per via dell'incessante vento e delle avverse condizioni meteo dei giorni precedenti se ne erano persi 60. Le navi erano protette inoltre da reti parasiluri, ma ne erano stati messi in posa solo 4.200 metri. Queste erano state distese per soli 10 metri sotto il livello del mare e ciò lasciava non protetto uno spazio compreso tra la rete e il fondale prestando il fianco ai britannici di lanciare i siluri poco al di sotto delle reti italiane.

Intorno alle 23.00 i britannici "accesero" i primi bengala sul lato sud orientale del porto di Taranto sganciati dai biplani Swordfish dotati anche di bombe per destabilizzare la contraerea italiana e "illuminare" le navi italiane più grandi a favore degli Swordfish con i siluri provenienti invece da ovest. Alle 23.15 circa nave Cavour viene colpita da un Swordfish, abbattuto e precipitato in mare qualche minuto dopo.

Nave Littorio fu silurata sulla prua, a dritta, e a poppa a sinistra. Poi partì la seconda ondata di incursioni intorno alle 23.50. Uno *Swordfish* viene colpito immediatamente dalla contraerea dei marinai italiani che durante l'attacco non solo cercarono di difendere al meglio Taranto, ma si lanciarono in veri e propri atti di solidarietà e di soccorso nei confronti dei compagni feriti o caduti in mare.

Un impegno che non bastò ad evitare il peggio. I britannici in tutto riuscirono a sganciare ben undici siluri centrando anche nave Caio Duilio e una terza volta nave Littorio. Sessanta furono le bombe sganciate, quattro inesplose, tra cui una che aveva colpito nave Trento e una nave Libeccio.

Gli italiani riuscirono ad abbattere due velivoli e a catturare pilota e osservatore dello *Swordfish* che aveva centrato il Cavour ma il bilancio dei morti fu di 58 persone e quasi 600 feriti.

L'intera operazione si concluse all'1.20. Per la città di Taranto quella notte restò una ferita aperta la cui reazione immediata fu la battaglia di Capo Teulada con la vittoria della Marina italiana sugli inglesi il 27 novembre del 1940.

Per la rivincita si dovette aspettare quasi un anno con il colpo messo a segno ad Alessandria d'Egitto, nella notte tra il 18 e il 19 dicembre del 1941, dalla X^a^ Flottiglia MAS della Regia Marina che a bordo di tre mezzi d'assalto subacquei chiamati "maiali" si infiltrarono nella base britannica e affondarono la *Queen Elizabeth* e la *Valiant* danneggiando inoltre la nave cisterna *Sagona* e il cacciatorpediniere *Jervis*.

In alto da sinistra: alcuni aerei Swordfish in volo. Sullo sfondo la portaerei britannica Ark Royal. A seguire nave Giulio Cesare e nave Littorio.
In basso: l'ammiraglio Andrew Cunningham comandante in capo della Mediterranean Fleet. A seguire nave Littorio e nave Vittorio Veneto nell'estate del 1940 durante un'esercitazione nel Golfo di Taranto mentre sparano i cannoni da 381 e la corazzata Cavour trainata da quattro rimorchiatori dopo l'attacco subito.







Dicono di noi...

rubrica a cura di Alessandro Lentini

Il mese di ottobre è stato ricco di notizie riprese dai media nazionali e locali, in merito alle attività operative in corso della Marina Militare e quelle interforze a cura dello Stato Maggiore Difesa. In evidenza su tutto **l'intervista al Capo di Stato Maggiore della Marina Militare,** ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone, curata dal vicedirettore di Repubblica Gianluca Di Feo. L'ammiraglio ha parlato delle operazioni in corso nel Mediterraneo, nel Golfo di Guinea (nave Martinengo), di nave Cavour e i suoi F-35 fino ai sottomarini e all'attività di protezione di gasdotti, oleodotti e cavi sottomarini, "arterie fondamentali per la nostra vita".

Proprio **nave Martinengo** ha soccorso un mercantile attaccato dai pirati nel Golfo di Guinea: la fregata, arrivata in zona, è entrata in contatto radio con il comandante del mercantile, che ha raccontato di essere stato abbordato da una piccola imbarcazione con uomini armati.

Di grande eco mediatica anche l'accordo tra il Ministero della Difesa e la Banca Europea degli Investimenti (BEI) per la costruzione di **3 nuove navi idro-oceanografiche** che serviranno all'Istituto Idrografico della Marina (IIM) per le future campagne idrografiche nei mari nazionali e nell'artico. Proprio la High North 20 (spedizione scientifica triennale in Artico) è stata oggetto di conferenza stampa a cura del comandante dell'IIM, contrammiraglio Massimiliano Nannini, al Salone Nautico di Genova dove ha potuto raccontare come la missione abbia raggiunto traguardi inesplorati, come il Molloy Hole, punto più profondo dell'oceano Artico, a circa 5567 metri sotto il livello del mare. "Il motore del clima è al Polo Nord, tutto quello che succede in quell'area poi si riverbera sulle nostre coste e alle nostre latitudini" ha spiegato il contrammiraglio durante la conferenza".

Sempre del Gruppo Operativo Subacquei del COMSUBIN il Comune Chiara Giamundo ha raccontato la sua storia personale che l'ha vista diventare **la prima donna palombaro della Marina Militare** nella rubrica del Tg2 Storie. Un traguardo che adesso diventa un'opportunità in più anche per le giovani ragazze che fanno domanda per entrare a far parte dell'equipaggio della Marina.

Di particolare interesse, infine, l'articolo su Italia Oggi Sette che riprende i dati dell'Osservatorio sulle professioni militari i quali evidenziano come il cosiddetto "**fascino della divisa**" sia ancora forte tra i giovani: due su cinque sono infatti pronti ad indossarla.

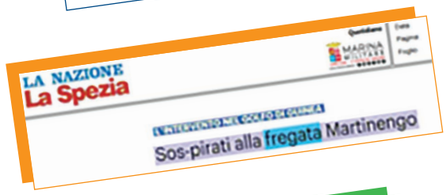
Un incursore del Gruppo operativi Incursori del COMSUBIN è risultato il migliore tra 72 colleghi delle Forze Speciali Europee e internazionali accreditate presso il corso **Special Operations Combat Medic**, dove non basta essere capace di infiltrarsi nelle linee nemiche e scompaginarle ma valuta anche le capacità di prestare soccorso ai feriti di guerra o bersaglio di attentati.


la Repubblica

"Lotta ai pirati e cavi sottomarini. Così difendiamo l'Italia"

"Dai pirati ai cavi sottomarini così la Marina difende l'Italia"

Nel Golfo di Guinea un boom di attacchi contro i mercantili: per questo abbiamo una nave in missione


LA NAZIONE La Spezia

Sos-pirati alla fregata Martinengo


IL SECOLO XIX

Nuove navi per l'Idrografico Dalla Bei 220 milioni di euro




ItaliaOggi

IO Lavoro

La divisa fa presa su due giovani su cinque


LA NAZIONE La Spezia

Incursore primo al mondo per i soccorsi di guerra

Operatore del Comsubin brilla tra 72 colleghi di varie nazionalità nel corso di medicina di combattimento svoltosi negli Stati Uniti





Firma Grafometrica

SEMPLICE, SICURA E LEGALE

Per una maggiore efficienza e contenimento dei costi di gestione

SSG

SCAI SOLUTION GROUP

wacom for Business