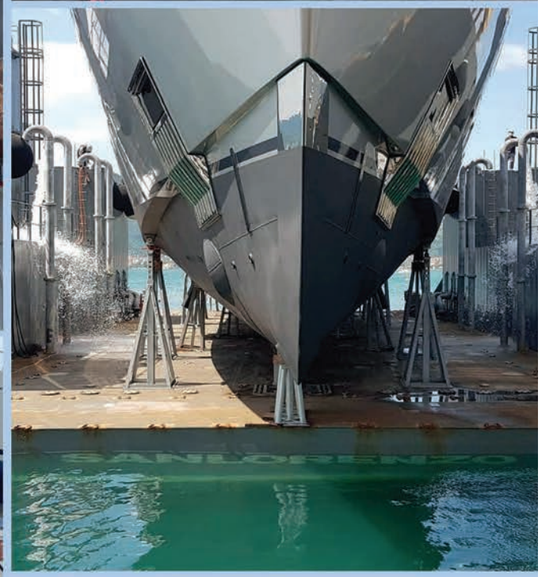
NOTIZIARIO della MARINA

ANNO LXVII - FEBBRAIO 2021 - € 2,00

Naval Tecno Sud
Boat Stand
ATTREZZATURE CANTIERI
NAVALI CERTIFICATE CE
NAVAL TECNO SUD BOAT STAND S.R.L.
Via P. Pascali, 28 · 70010 (BA)
Tel. +39 3935493586
navaltecnosud@gmail.com
www.navaltecnosud.it
MADE IN ITALY CE



L'editoriale

di Antonio Cosentino

Se dovessimo descrivere in poche parole il mese di febbraio appena concluso, potremmo usare parole come intenso, emozionante e fortemente operativo.
Con una Marina sempre più impegnata a salvaguardare gli interessi nazionali, lontana dalle coste del nostro Paese, in Italia si sono svolte cerimonie ricche di gesti e di tradizioni che si perdono nella notte dei tempi. Valori antichi che costituiscono le fondamenta per costruire il futuro e la storia dell'Italia. Tradizioni e sentimenti tramandati da generazioni di valorosi marinai, che hanno da sempre innata, l'importante capacità di adattamento e di saper guardare al futuro. Per questo le competenze degli uomini si sono necessariamente adeguate ai tempi. Ma è indispensabile rimanere al passo anche con la forza aereonavale che deve essere continuamente rinnovata nelle tecnologie e nelle procedure di impiego, sulla base di una conetsto geopolitico mondiale, in costante evoluzione.
Ecco allora che nave Rizzo molla gli ormeggi e fa rotta verso il golfo di Guinea. Una zona dove la pirateria agisce con una violenza particolarmente efferata, considerata una delle più rischiose che rappresenta anche un punto di transito fondamentale per gli scambi commerciali, percorsa da un intenso traffico mercantile.
Come sempre, in queste missioni, le attività non saranno solo quelle di contrasto ai fenomeni illegali che avvengono in mare, ma anche di addestramento a favore delle Marine dei paesi locali, partner nel creare e mantenere stabilità nell'area.
Intanto nave Cavour è partita per raggiungere la base navale della Seconda Flotta della US Navy a Norfolk in Virginia. Un momento importante per la Marina Militare e per l'intero Paese che vede entrare nel vivo la campagna "Ready for Operations" (RFO). La portaerei è arrivata oltre Oceano per conseguire la certificazione all'impiego operativo dei velivoli del programma Joint Strike Fighter (JSF) F-35B. Un'opportunità di crescita per la Forza Armata, ma anche l'occasione, per le aziende italiane, di stringere nuovi accordi commerciali. Un rapporto diplomatico, quello tra Stati Uniti e Italia, con 160 anni di storia. Un'intesa che, complice anche la RFO e l'unità di intenti tra i due Paesi, ritorna a rafforzarsi.
Rientrando nelle acque del Mediterraneo, sulla sicurezza della navigazione e il rispetto della Risoluzione del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, sull'embargo delle armi alla Libia, vigilano uomini e donne impegnati nell'operazione Irini dell'Unione Europea. Una presenza in mare che garantirà anche assistenza umanitaria e attività di protezione civile, di tutela dell'ambiente e dei siti archeologici marini. La parte centrale di questo numero è dedicata all'operazione Cedri che ha visto con la solidarietà italiana verso il Libano concentrata in un'operazione interforze, con nave San Giusto protagonista. Vi raccontiamo in un ampio servizio, oltre alla recente attività, anche la storia che unisce le Forze Armate di questi due Paesi.
Gesti antichi, dicevamo in apertura, e valori che si rinnovano continuamente. Vi portiamo nel cuore delle cerimonie per la consegna dei baschi ai nuovi palombari e ai leoni del Reggimento San Marco, per trasferirvi le emozioni vissute dai protagonisti.
Il futuro della Forza Armata si costruisce anche giorno per giorno negli Istituti di formazione dove gli allievi del corso Thesis, il XXI per il ruolo normale marescialli, hanno ricevuto il grado di capo di 3ª classe. Un traguardo nel percorso formativo che rappresenta un nuovo punto di partenza.
Nel percorso di formazione degli allievi dell'Accademia di Livorno, anche il Seminario di indottrinamento alle interazioni con i media, per una formazione a 360° per i futuri dirigenti della Forza Armata.
Inevitabile poi parlare del 90° compleanno di nave Vespucci, ambasciatrice da sempre del made in Italy, che rappresenta l'emblema della Marina Militare e la palestra dei suoi futuri ufficiali che da sempre svolgono la loro prima campagna addestrativa a bordo della Regina dei mari.
Con una nuova rubrica dedicata allo sport, rivolgiamo il nostro sguardo al futuro in vista dei prossimi giochi olimpici di Tokyo ma anche al passato ripercorrendo ancora tappe della storia della Marina.
La consueta rubrica sui fari ci porterà sull'isola di Razzoli, nelle insidiose ma affascinanti Bocche di Bonifacio tra l'Italia e la Corsica, per conoscere la storia di un segnalamento marittimo attivato nel 1974.

Buona lettura.

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 Ministero 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 2 marzo 2021

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

SOMMARIO

febbraio 2021

1 **L'editoriale**
di Antonio Cosentino

4 **Operazione Gabinia, la prima volta di nave Rizzo**
di Stefano Febbraro

6 **Nave Cavour, da Taranto a Norfolk, il film della traversata**
di Rosario Naimo

10 **Eunavfor Med Irini**
di Alessandro Lentini

12 **I palombari della Marina Militare**
di Fabrizio Buonaccorsi e Giovanni Torraco

16 **San Marco, 44 nuovi fucilieri di Marina**
di Emanuele Scigliuzzo

20 **Corso Thesis: obiettivo raggiunto**
di Luciano Regina

23 **Emergenza Cedri**
di Osvaldo Marchese

32 **In Accademia Navale, a scuola di comunicazione**
di Giuseppe Lucafò

34 **Il veliero che solca i mari da 90 anni!**
di Daniela Napoli

38 **Grande Guerra e Regia Marina in difesa del patrimonio culturale di Venezia**
di Vincenzo Grienti

42 **Un pass per l'Olimpo**
di Pasquale Prinzivalli

46 **Isola Razzoli, faro d'altura**
di Fabio Dal Cin

Operazione Gabinia, la prima volta di nave Rizzo

di Stefano Febbraro

La Fregata Europea Multi Missione Rizzo, il 23 febbraio ha lasciato la base navale di La Spezia per dirigere verso le acque del golfo di Guinea, e partecipare per la prima volta all'operazione Gabinia. La missione prende il nome da una legge romana approvata nel 67 a.C. che concesse a Pompeo Magno i più ampi poteri possibili, per condurre la guerra contro i pirati che ormai da decenni imperversavano incontrastati nel Mediterraneo. L'impiego della nave è previsto per circa quattro mesi con il compito principale di prevenzione e contrasto della pirateria in quella parte di Oceano Atlantico. Un fenomeno maggiormente accentuato e differente rispetto alla pirateria che riguarda l'Oceano Indiano. Nel golfo di Guinea gli attacchi in mare sono condotti con una violenza più efferata. Questa zona negli ultimi tempi è stata classificata come uno dei mari del mondo più a rischio per gli attacchi di pirateria. Allo stesso tempo risulta di estrema rilevanza per gli interessi nazionali correlati e per la sua stretta connessione con il Mediterraneo. Il golfo di Guinea è da considerarsi il ponte per l'ingresso nel *Mare nostrum*. Gran parte dei prodotti e delle materie prime afferenti all'Africa occidentale, transitano attraverso le principali vie di comunicazione marittime (*sea lines of communication*), dove ogni giorno navigano migliaia di imbarcazioni, tra naviglio mercantile e pescherecci, sia italiane che europee. L'impegno dell' Unità sarà anche quello di creare stabilità locale e addestrare le Marine locali e alleate, grazie anche alle attività di cooperazione, come prevede l'esercitazione *Obangame Espress 2021*, che si svolgerà a marzo. Per contrastare la pirateria è importante anche il supporto e la stretta collaborazione con i mercantili nazionali, con i quali verranno svolte attività addestrative. Dal 2019 ad oggi nave Rizzo è la quarta nave impiegata in questo zona, a testimonianza dell'importanza strategica, economica ed energetica per l'Italia come sottolineato più volte dal ministro della Difesa On. Lorenzo Guerini. La Marina, nel 2021 preve di raddoppiare la presenza con due navi, con un'impiego complessivo di 8 mesi circa in due successive *tranche* in una regione parte integrante del Mediterraneo allargato.

Nella foto di sfondo nave Rizzo in navigazione. (foto di repertorio)

Nave Cavour

da Taranto a Norfolk, il film della traversata

di Rosario Naimo

Norfolk, primo appontaggio dell'Joint Strike Fighter (JSF) F-35B, sulla nave ammiraglia italiana.

E' una fredda mattina, anche piovosa e con nebbia fitta quella di sabato 13 febbraio, che accoglie la portaerei Cavour all'ingresso nella base navale della Seconda Flotta della US Navy a Norfolk, Virginia, costa atlantica degli Stati Uniti. Dopo diciassette giorni di navigazione, di cui dieci solcando l'Oceano Atlantico, particolarmente impegnativo da navigare in questo periodo (mare tra 5 e 7 con onde anche fino a 9 metri) e dopo oltre 5300 miglia, l'ammiraglia della Squadra Navale della Marina Militare è arrivata finalmente a Norfolk, prima tappa della campagna "Ready for Operations" (RFO). La campagna RFO porterà la portaerei al conseguimento della certificazione all'impiego operativo dei nuovissimi velivoli del programma Joint Strike Fighter (JSF) F-35B (versione a decollo corto e atterraggio verticale, *Short Take Off and Vertical Landing* – STOVL). Un vero e proprio salto generazionale, un'evoluzione dello strumento aeronavale, che assicurerà l'innalzamento della capacità portaerei in possesso della Nazione, rimarcando il carattere *expeditionary* delle nostre forze. Nave Cavour è partita da Taranto il 28 gennaio scorso, con a bordo 580 membri di equipaggio, di cui 57 ufficiali, 251 sottufficiali, 271 tra graduati e truppa (in rappresentanza di quasi tutte le regioni d'Italia), tutti al sicuro in una "bolla" Covid free dopo aver effettuato isolamento e tamponi eseguiti dallo staff sanitario prima dell'imbarco durato più di due settimane. Una partenza scandita dai primi appuntamenti: fin da subito esercitazioni con decolli e appontaggi degli elicotteri in organico e degli AV8B del Gruppo Aerei Imbarcati. A dare un'accelerata al via, la visita a bordo del ministro della Difesa, on. Lorenzo Guerini, accompagnato dal capo di Stato Maggiore della Difesa, generale Enzo Vecciarelli, dal capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio di Squadra Giuseppe Cavo Dragone e dal Comandante in Capo della Squadra Navale, ammiraglio di squadra Paolo Treu. "La convergenza di intenti tra Italia e Stati Uniti sul reciproco rafforzamento e integrazione delle proprie forze navali – le parole del ministro in assemblea con l'equipaggio sul ponte di volo - vede in questa missione un'importante ulteriore occasione di verifica operativa. Questa campagna consentirà di aumentare ulteriormente, anche in ottica interforze, le capacità che la Difesa, e la Marina in particolare, sapranno mettere a disposizione dell'Italia. Il rapporto transatlantico riveste un ruolo essenziale per l'Italia nello scenario internazionale e nella cornice di sicurezza collettiva della Nato". Macchine avanti tutta, dunque. Passaggio di Gibilterra nella notte tra il 1° e il 2 febbraio, con primo fuso superato e sosta tecnica a Rota, per i rifornimenti, prima di intraprendere la via dell'Atlantico. Rotta 270°, con leggere virate per cercare di scansare vento e mare grosso da Nord Ovest a

causa di una imponente sacca di bassa pressione in Atlantico occidentale. Nave Cavour, comunque, procede fiera solcando senza cedimenti le impegnative ma non proibitive onde oceaniche. A bordo si susseguono le esercitazioni: di volo, delle squadre SAM (Squadra Antincendio in Mare), *force protection*, ruolo combattimento, *arporex* con tutte le armi di piccolo calibro a bordo. Momenti di addestramento al fine di consolidare le capacità e la prontezza di reazione, elementi indispensabili in vista dell'impegnativa quanto entusiasmante attività di certificazione che la portaerei effettuerà nei giorni a seguire la sosta. Ma anche i momenti conviviali nei quadrati. Il tempo libero in palestra o in *hangar*. Abbandonati i telefoni cellulari, si riscopre insieme il bello delle navigazioni e del divenire un unico equipaggio affiatato.

C'è un appuntamento da rispettare: dal 10 al 12 febbraio, alle porte di Norfolk, con alcuni assetti della *US Navy* per attività addestrative. In particolare con il cacciatorpediniere Stout (Classe Arleigh Burke). Tra le attività svolte, le esercitazioni di difesa della forza navale da minaccia aerea, di comunicazioni e di manovre in formazione navale.

Il 13 febbraio l'ingresso a Norfolk: lungo, intenso. Navigazione di precisione in uno stretto canale limitato da boe… Piloti e rimorchiatori ad assistere la portaerei Cavour salutata, sul molo, da due militari ad imbracciare uno il tricolore e l'altro la *stars&stripes*, la bandiera nazionale degli USA, a testimonianza dello stretto rapporto di cooperazione bilaterale dei due Paesi e in questo caso tra le due marine, nonché sul piano industriale. Come ha evidenziato l'ambasciatore d'Italia a Washington, Armando Varricchio, che ha voluto dare il benvenuto negli States a nave Cavour, al suo comandante, capitano di vascello Giancarlo Ciappina, e al suo equipaggio: "E' un onore e un piacere darvi il benvenuto negli Stati Uniti in occasione della prima missione del Cavour in acque americane, nel 160esimo anniversario delle relazioni diplomatiche bilaterali tra Italia e USA nonchè il compleanno della Marina Militare italiana. Portate qui, di fronte alla costa della Virginia, un campione esemplare della nostra Italia e il migliore esempio di una virtuosa collaborazione nel campo della sicurezza e dell'industria. L'Italia e gli Stati Uniti sono paesi Alleati e amici, il cui rapporto è figlio di quella tradizione marinara che spinse un navigatore genovese ad affrontare onde e correnti allora sconosciute. Oggi il nostro rapporto guarda con decisione al futuro e alle sfide che dobbiamo affrontare insieme, a partire da quella della sicurezza. L'Italia, anche nella sua veste di Presidenza in esercizio del G20 e in stretto raccordo con gli Stati Uniti, è in prima linea per promuovere la lotta alla pandemia, per favorire la ripresa economica e per realizzare uno sviluppo sostenibile". Messaggio di benvenuto anche del comandante della seconda Flotta della *US Navy*, ammiraglio Andrew Lewis: "Supportare gli alleati italiani nella certificazione della loro portaerei accresce la nostra esperienza comune nella sicurezza e abilità di combattimento".

In ultimo, ma non ultimo, il *Chief of Naval Operations*, ammiraglio Michael Gilday, che sui *social* ha postato un semplice ma caloroso "Benvenuto Cavour!"

Il tempo di tirare il fiato e si riparte con il lavoro duro: in due settimane i preparativi per la successiva attività in mare. Nel frattempo ai 580 membri dell'equipaggio partiti dall'Italia si sono uniti, dopo aver effettuato le necessarie procedure anti Covid, i tecnici del programma JSF. Il 28 febbraio l'Unità ha ripreso il mare per dare il via alla fase calda, quella dei *Sea Trials*, test in serie di decolli e appontaggi dei nuovi velivoli F35 sull'Unità oltre che di ulteriori prove tecniche condotte da un team di ingegneri e collaudatori dell'*Integrated Test Force* statunitense, necessarie per le verifiche di compatibilità tra l'aereo, la nave e i suoi sistemi. L'Italia entrerà così a far parte di una élitè di pochi Paesi al mondo in grado di esprimere una capacità portaerei con velivoli da combattimento di 5^ generazione. Impegni, ad elevatissimo contenuto tecnico-operativo, fondamentali per rafforzare il peculiare potenziale *expeditionary* abilitante per tutto lo strumento militare nazionale. Il conseguimento delle certificazioni RFO costituisce un importante passo verso il raggiungimento della *Initial Operation Capability* ossia la capacità operativa iniziale della portaerei Cavour con il velivolo F-35B, prevista entro la fine del 2024. L'iter si concluderà con l'acquisizione della *Final Operational Capability* dopo la consegna dell'ultimo velivolo alla Marina previsto dal programma.

Nelle immagini i momenti della traversata e l'arrivo a Norfolk di nave Cavour; in alto a sinistra l'arrivo a bordo del ministro della Difesa, onorevole Lorenzo Guerini; in alto a destra il comandante dell'unità Giancarlo Ciappina con l'ambasciatore d'Italia a Washington, Armando Varricchio

Il Pattugliatore d'altura "Comandate Borsini"
entra a far parte dell'Operazione internazionale militare aeronavale

EUNAVFOR MED Irini

di Alessandro Lentini

Il Pattugliatore d'altura "Comandante Borsini" della Marina Militare lo scorso 20 gennaio è entrato a far parte dell'operazione Europea Eunavfor Med Irini, sostituendo la nave della stessa tipologia e classe Cigala Fulgosi, entrambi di base ad Augusta.
Nell'ambito delle operazioni che le sono state assegnate, nave Cigala Fulgosi ha effettuato pattugliamenti nel Mediterraneo, nell'area sottoposta a controlli a cura del Comando Operativo situato a Roma con a capo l'ammiraglio Fabio Agostini, e del comando della Forza, al momento retto dalla Marina Militare Ellenica. Nave Comandante Borsini, varata nel 2001, rappresenta per la Marina Militare l'evoluzione tecnologica delle Unità di seconda linea e per le sue caratteristiche costituisce, operativamente, elemento mobile di superficie in un dispositivo aeronavale di sorveglianza di piccola/ampia dimensione con numerosi compiti nell'ambito della difesa e salvaguardia della Nazione. Il carattere *Dual Use* di questa unità permette di assicurare, oltre alle attività prettamente militari, anche operazioni a favore della collettività in diversi settori nell'ambito della protezione civile come l'antinquinamento, la tutela dei siti archeologici marini e assistenza umanitaria. La missione Eunavfor Med Irini (dal greco "pace"), nasce il 17 febbraio e diventa effettivamente operativa il 31 marzo 2020. E' incentrata sull'attuazione delle Risoluzioni del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite sull'embargo sulle armi alla Libia attraverso l'uso di risorse aeree, satellitari e marittime. In particolare, la missione è incaricata di effettuare ispezioni di navi in alto mare al largo della costa della Libia sospettate di trasportare armi o materiale connesso
da e verso la Libia in conformità con la risoluzione 2292 (2016) del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite oltre al monitoraggio delle violazioni perpetrati tramite rotte aeree e terrestri. Nave Borsini terminerà l'impegno nella missione Irini a fine marzo 2021, quando la missione compirà il suo primo anno di vita.

Nave Borsini, dal 20 gennaio inserita nel dispositivo dell'operazione Eunavfor Med Irini. Nelle immagini alcuni momenti dell'attività svolta in mare.

I palombari della Marina Militare

Una storia lunga e ricca di professionalità

di Fabrizio Buonaccorsi e Giovanni Torraco
foto di Silvio Scialpi

La Spezia, venerdì 12 febbraio 2021, presso il Comando Subacquei e Incursori "Teseo Tesei", il capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone ha consegnato l'ambito "basco blu" ai neo palombari, evidenziando quanto sia attrattiva, fidelizzante e appassionata questa professione, come testimoniato dal fatto che tra i 18 nuovi brevetti vi sia Ivan Giamundo, capo corso e fratello di Chiara, primo palombaro donna nella storia della Marina Militare, ed i comuni di 1^ classe Paolo Pittalis e Alessio Cardinali figli di sottufficiali palombari in servizio attivo.
Il raggiungimento di questo risultato finale è stato possibile attraverso uno sforzo eccezionale, sia organizzativo che tecnico, da parte del personale istruttore e del Gruppo Scuole di Comsubin, che ha consentito il superamento di molteplici difficoltà causate dalla emergenza pandemica.
La storia dei palombari ha origini antiche legate alla nascita dello Stato italiano il 17 marzo 1861, quando la conoscenza del mondo subacqueo faceva già parte delle competenze della nascitura Marina Militare italiana, con nuclei di personale di notevole esperienza e in grado di operare sotto la superficie marina, in attività soprattutto di recupero di merci e scafi affondati.
Da quel lontano passato questi uomini hanno acquisito molteplici capacità operative, che al termine del secondo conflitto mondiale furono sfruttate per l'epica impresa che portò, in soli 4 anni, a riattivare tutti i porti italiani e le principali vie di comunicazione marittima, liberandole dal naviglio affondato e dagli ordigni inesplosi.
Ancora oggi i palombari della Marina Militare, con le loro articolazioni presenti su tutto il territorio della penisola (i nuclei SDAI - Sminamento Difesa Anti Mezzi Insidiosi), effettuano ogni anno interventi di rimozione, bonifica e neutralizzazione con una media di ben oltre 70.000 ordigni esplosivi, prevalentemente residuati della 2^ Guerra Mondiale, disseminati lungo le coste, i mari ed i laghi italiani.
Il Gruppo Operativo Subacquei, dal quale dipendono i nuclei SDAI, è una delle due componenti del Comando Raggruppamento Subacquei ed Incursori "Teseo Tesei" della Marina Militare e

rappresenta un'eccellenza riconosciuta a livello internazionale a cui sono assegnati svariati compiti sia nel contesto prettamente militare e di Forza Armata, ma anche quale fondamentale risorsa "*dual use*" al servizio della collettività, grazie alla proficua collaborazione con altri dicasteri.
Il livello di queste capacità complementari è testimoniato dai contributi rivelatisi fondamentali in operazioni quali "*White Crane*" (invio e condotta di una camera iperbarica in esito ai tragici eventi occorsi nel 2010 ad Haiti), nell'ambito del crollo della Torre Piloti di Genova e del naufragio del Costa Concordia, con l'effettuazione di immersioni in scenari altamente difficoltosi e provanti.
Importanti e consolidate collaborazioni scientifiche riguardano le spedizioni annuali in Antartide gestite da ENEA e CNR (dove il palombaro affronta acque fredde e l'insidia dell'immersione sotto il ghiaccio) e le attività a supporto del Ministero Beni e Attività Culturali per la ricerca e salvaguardia di beni archeologici sommersi (durante le quali è richiesto il minimo impatto sull'ambiente circostante).
Non ultime, la recente operazione "Cerboli Pulita", coordinata dalla Protezione Civile Nazionale, ove le capacità del GOS, con il supporto di Nave Anteo – l'Unità maggiore del Gruppo Navale Speciale di COMSUBIN – hanno permesso il recupero di "ecoballe" di combustibile solido secondario disperse nel canale di Piombino, e le collaborazioni con il MiSE (Ministero dello Sviluppo Economico) e la DGISSEG (Direzione Generale per le Infrastrutture e la Sicurezza dei Sistemi Energetici e Geominerari) tese allo svolgimento di attività di vigilanza e controllo degli impianti utilizzati per la ricerca, la coltivazione e l'utilizzo degli idrocarburi e delle risorse energetiche in mare, per la tutela della sicurezza dell'ambiente marino e degli interessi nazionali "sul mare e nel mare".
Ecco quindi le molteplici e variegate capacità *multitasking* dei palombari della Marina Militare, una professione unica e affascinante come il principale elemento naturale che ci circonda: il mare.

In alto: il capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone insieme al comandante del Comsubin, ammiraglio Massimiliano Rossi, durante le fasi della cerimonia d'imbascamento.

Fondazione di Sardegna
www.fondazionedisardegna.it

San Marco, 44 nuovi fucilieri di Marina

Consegnati in una cerimonia ricca di gesti tramandati negli anni, i baschi ai nuovi giovani leoni

di Emanuele Scigliuzzo

La Brigata Marina San Marco ha visto fare ingresso tra le linee operative, 44 nuovi giovani Leoni che hanno potuto vestire l'ambito basco. Frutto di sacrifici e sforzi, l'atteso ed emozionante momento è arrivato solo lo scorso 5 febbraio al termine di un corso duro e selettivo. Erano 56 gli aspiranti fucilieri che hanno iniziato il corso che ha portato questi giovani a vestire il tanto ambito basco, segno di appartenenza al Reparto che con oltre un secolo di vita, rappresenta una delle eccellenze non solo della Marina, ma di tutte le Forze Armate e più in generale, del Paese. Dal 5 febbraio, i 44 neo-bascati saranno impiegati nelle fila del 1° Reggimento San Marco, un Reparto d'élite in grado di operare in ambiente marittimo e terrestre conducendo tutto lo spettro delle operazioni anfibie e terrestri comprese le operazioni di supporto a crisi internazionali, assistenza umanitaria, evacuazione di connazionali e interventi a seguito di disastri naturali. Il Corso di Abilitazione Anfibia (CAA) per diventare uomini/donne del San Marco ha una durata di circa 13 settimane e richiede, ai frequentatori un'ottima forma fisica fin dalle prime fasi del corso per il superamento delle prove fisiche d'ingresso. Oltre alle capacità fisiche, i giovani frequentatori dovranno acquisire in questo periodo, le capacità di impiego di armi individuali e di reparto ma anche tecniche di combattimento terrestre. Gli aspiranti anfibi inoltre, dovranno apprendere nozioni di topografia, di utilizzo di apparati di telecomunicazioni e di materiale altamente specialistico come visori notturni oltre a tecniche e procedure di difesa da adottare a fronte di minaccia CBRN. Infine, dovranno acquisire anche capacità di impiego di mezzi anfibi.

Una formazione a 360° che tuttavia prevede una successiva fase avanzata che a partire da quest'anno sarà rinominata "Modulo Integrativo Commando" di una durata di ulteriori 8 settimane.

Questo modulo permette ai fucilieri di conseguire una preparazione avanzata e specialistica necessaria per poter operare perfettamente integrati con le unità commando della Brigata Marina San Marco e con gli assetti aeronavali della Marina Militare. Si apre la possibilità di frequentare ulteriori corsi specialistici per diventare, un operatore RECON/SDO, un controllore del supporto di fuoco, un Tiratore Scelto Anfibio o ancora un operatore *Boarding Team* nelle fila del 2° Reggimento , l'unità di manovra della Brigata ad orientamento navale, che garantisce il supporto alle *Maritime Interdiction Operations* con team di sicurezza per le ispezioni ai mercantili; con una preparazione di otto settimane, suddivisa in due fasi: la prima per essere impiegati a bordo di navi mercantili oggetto di ispezione; la seconda per operare nelle *Maritime Interdiction Operations* a bordo delle unità della Marina.

Superando un'ulteriore selezione attitudinale, i fucilieri potrebbero entrare a far parte della Compagnia di alta rappresentanza o del Plotone *Silent Drill,* fiore all'occhiello del 3° Reggimento, il Reparto preposto alla difesa delle installazioni sensibili della Marina sparse su tutto il territorio nazionale. Oltre ai 3 Reggimenti, la Brigata ha alle sue dipendenze un Quartier Generale, l'elemento stanziale che si occupa di manutenzione e logistica in sede, un Gruppo Mezzi da Sbarco che concorre alle attività del 1° e 2° Reggimento ed un Battaglione Scuole Caorle.

Nelle immagini alcuni dei momenti della cerimonia d'imbascamento.

Incontriamo l'ammiraglio Luca Anconelli, oggi comandante della Brigata Marina San Marco, per rivivere emozioni del passato e comprendere l'importanza strategica di questa eccellenza della Forza Armata

Ammiraglio, la cerimonia di imbascamento per i fucilieri di Marina rappresenta il punto di partenza di una nuova vita, ricorda ancora le emozioni che ha vissuto nel suo giorno?
Si come fosse ieri! Il giorno in cui ho indossato per la prima volta il basco a fine 1995 è impresso nella mia mente a tal punto che, non vi nascondo ad ogni colpo di salva di fucile che sancisce la nascita di un nuovo leone del San Marco, ho di nuovo la pelle d'oca come allora e sono invaso da un profondo orgoglio. Da ogni corso anfibio non nascono solo Fucilieri di Marina, nasce un gruppo, una squadra, il lavoro di coppia elemento base ed inscindibile del nostro mestiere, nasce la fiducia nei "fratelli in armi", il reciproco supporto e si impara sin dal corso a non lasciare indietro nessuno, soprattutto quelli in difficoltà. Durante il corso nascono rapporti interpersonali di diversa qualità, il cui ricordo rimane impresso nel cuore e nella testa per sempre. C'è una frase che non manca mai nei miei discorsi di imbascamento: "quando si passa al San Marco c'è sempre un prima e un dopo…si entra ragazzi e si esce leoni, persone più mature che tolto lo zaino percepiscono sempre un peso sulle proprie spalle, la responsabilità di essere fucilieri di Marina, marinai speciali, cittadini speciali." Chi indossa questo basco infatti ha preso un impegno principalmente con se stesso: vivere con onore ed entusiasmo i valori e le tradizioni che il San Marco rappresenta.

Da giugno dello scorso anno ha assunto l'incarico di comandante della Brigata Marina San Marco, dopo un percorso che l'ha vista ricoprire tanti incarichi all'interno di questa componente. Cosa significa essere l'ammiraglio comandante di un reparto così operativo?
Essere il comandante di quasi 3000 tra leoni e leonesse non è facilmente esprimibile a parole. È certamente un grandissimo onore ma è anche vero che sono uno di loro… ho respirato la stessa aria, ho dormito bivaccando, ho dondolato sulle onde la notte per raggiungere la spiaggia di sbarco e ho vissuto le esperienze delle missioni in posti difficili. Sono nato e cresciuto professionalmente in questo Reparto ed ho vissuto tra marce zavorrate, flessioni e poligoni con i fucilieri che hanno fatto la storia. Il San Marco è un reparto molto complesso, la cui essenza sono da sempre uomini e donne straordinari, il mio Equipaggio straordinario perché per poter affrontare le sfide che ci vengono imposte si deve pensare spesso fuori dall'ordinario. I fucilieri sono esempio di grande resilienza, non solo perché in grado di operare in tutti i domini acquisendo una preparazione completa, ma perché il fuciliere è sempre pronto ad "adattarsi per raggiungere lo scopo". Il San Marco è uno dei comandi più articolati della nostra Marina, in termini di personale, di distribuzione sul territorio nazionale, ma soprattutto perché in grado di svolgere missioni, spesso diverse l'una dalle altre, tra le quali le più complesse operazioni militari in una sinergia fondamentale con la forza aeronavale e subacquea: le operazioni anfibie.

Gli uomini e donne della Brigata Marina entrano al reparto nei ranghi del 1° Reggimento, preposto alle operazioni anfibie, non solo quelle più conosciute come raid ed assalti anfibi ma anche dimostrazioni, ripiegamenti e operazioni militari diverse dalla guerra o in supporto alla collettività. Passano poi nelle fila del 2° Reggimento preposto alla conduzione delle Military Interdiction Operations (MIO) dove, con ulteriori corsi svolti (in house) di 8 settimane, arrivano ad essere operatori opposed per contesti operativi più spinti. Sono marinai che non si stancano mai di crescere e di misurarsi con nuove sfide, anche come quelle operate all'interno del 3° Reggimento nella difesa delle installazioni militari o nella Compagnia d'Onore al cui interno vi è anche un'eccellenza Nazionale come il plotone di alta rappresentanza Silent Drill recentemente rivitalizzato e unico nel mondo militare insieme a quello dei Marines di oltre oceano.
Tra i fucilieri più bravi e preparati avviene inoltre la selezione per alimentare il polo formativo anfibio, il Battaglione Scuole "Caorle" fucina di tutti i leoni e istituto formativo per molti corsi ambito Forza Armata.
La Brigata è anche logistica e infrastrutture, tante, che vanno manutenute e curate perché sono la nostra "casa", e in questo il Quartier Generale si applica costantemente con una efficace logistica di supporto stanziale e con i propri Nuclei Manutentori Edili (NME) composti prevalentemente da fucilieri che hanno acquisito anche capacità edili e di artigianato.
Comandare questo Reparto significa aver raggiunto un apice dal punto di vista della leadership militare, un ponte che va rafforzato sempre più efficacemente tra il comandante e il suo equipaggio, è sfida, orgoglio e continui stimoli per mare e per terram.

La Marina può disporre, attraverso la Brigata, di una forza altamente specializzata. Quanto è importante questo valore aggiunto nel quadro geo-politico attuale, in considerazione delle diverse necessità per un Paese a forte connotazione marittima come l'Italia?
Ci affacciamo ad una nuova era dove la tecnologia e l'urbanizzazione, specialmente nel cosiddetto ambiente littoral hanno sensibilmente cambiato il modo in cui affrontiamo le minacce. Oggi circa l'80% della popolazione mondiale vive entro 100 km dalla costa e tre quarti delle cosiddette megacities si affacciano sul mare. In un Paese come l'Italia, i cui confini sono per l'86% bagnati dal mare e centro nevralgico del Mediterraneo allargato, possedere la capacità di proiettare una forza dal mare per creare le condizioni per stabilizzare un'area di crisi è quanto mai necessario. Peraltro, la forza da sbarco della Marina Militare pienamente integrata in una forza di proiezione anfibia può essere impiegata in un ventaglio molto ampio di operazioni, dalle operazioni anfibie classiche quali dimostrazione, raids, assalti e ripiegamento anfibio in ambiente non permissivo, ad attività di assistenza umanitaria, Disaster Relief, NEO (Non combatant Evacuation Operation) e Crisis Response Operations. Le sfide future e di nuovi scenari, caratterizzati anche da una crescente minaccia A2/AD (Anti Access Area Denial) richiedono un costante rinnovamento in termini di equipaggiamenti e procedure dei nostri fucilieri di Marina della Brigata Marina San Marco, il vero sistema d'arma delle unità d'assalto anfibio, per rimanere una forza credibile nel panorama mondiale ed al passo con l'evoluzione tecnologica che sempre più influenza gli scenari di crisi. L'Italia ha l'ambizione di continuare a essere un punto di riferimento nel bacino del Mediterraneo allargato e per questo è fondamentale dotarsi di capacità anfibia e non solo. La Brigata infatti contribuisce costantemente al supporto delle Military Interdiction Operations con team imbarcati nelle Unità della Squadra Navale per la sicurezza della navigazione e dei traffici mercantili.

La Brigata Marina San Marco nel 2019 ha celebrato il 100° anniversario del conferimento del nome alla fanteria Marina da parte della città di Venezia. Come è cambiata nel corso del tempo la Brigata e quali sono invece, i punti fissi che da oltre un secolo animano i fucilieri?
Ricordo bene il 30 marzo del 2019 in piazza San Marco, giornata incredibile nella città che ci donò il nome e la sua benedizione. La Brigata è cambiata enormemente, crescendo nei numeri e nella sostanza, è al passo con i tempi e organizzata per assolvere ogni missione che le viene assegnata.
Un punto fisso è il corso di abilitazione anfibia, momento formativo saldamente ancorato alla storia della Componente Anfibia della Marina Militare, un corso duro, severo che richiede: resilienza, determinazione, forza di volontà ed un non comune livello di ambizione personale. Un corso che non si limita ad addestrare ma anche a infondere nei giovani allievi il culto dei valori e delle tradizioni che da sempre ispirano la Fanteria di Marina. Negli anni la componente formativa ha costantemente aggiornato tecniche, procedure e scenari per essere al passo con le sfide attuali. I nostri istruttori sono i primi a non fermarsi mai nel loro processo di crescita, sono fucilieri con alle spalle una solida e vasta preparazione professionale ed esperienziale che non solo sono in grado di travasare le loro conoscenze, ma di coltivare la materia prima che gli viene consegnata. Ci sono dei punti saldi nella formazione di ciascuno di noi. Ci sono prove fisiche che tutti quanti abbiamo sostenuto per arrivare a vestire il leone alato sul petto e ci sono virtù fondamentali che ci legano non solo tra noi, ma ai nostri avi della fanteria di Marina, legami inscindibili, quelli con il proprio uomo di coppia, con la propria squadra, con il proprio plotone, la Compagnia, il Battaglione.
Ci sono punti cospicui, riferimenti in cui ognuno di noi può rifasarsi nei momenti difficili, la nostra storia ci rammenta che apparteniamo ad una stirpe di prediletti, uomini che con il loro sacrificio ci hanno consegnato un'eredità inestimabile: la scritta "Patria e Onore" che accompagna tutti gli uomini e donne in armi, il nostro motto "per mare per terram" in cui è racchiusa l'essenza della specialità anfibia e il leone alato simbolo di San Marco, il nostro protettore, che da più di 100 anni ci accompagna e ci protegge, emblema di forza ed elevazione spirituale, di maestà, potenza e giustizia che protegge il libro simbolo di sapienza e pace.

Corso Thesis: obiettivo raggiunto

Consegnati in una cerimonia sobria ma piena di valori, il grado di capo di 3^ classe agli allievi del corso Thesis

di Luciano Regina

Si è tenuta, l'8 febbraio scorso, presso la caserma Lorenzo Bezzi di Mariscuola Taranto - sede della Scuola Sottufficiali della Marina - la cerimonia di consegna dei gradi agli allievi del XXI corso normale marescialli. L'evento, si è svolto nel pieno rispetto delle disposizioni emanate in materia di contrasto e contenimento dell'epidemia da COVID-19, è stato trasmesso in diretta streaming sui canali social della Forza Armata, per consentire a parenti e amici, non presenti fisicamente, di condividere il raggiungimento di un traguardo così importante per i 44 neo-promossi marescialli. La cerimonia è stata presieduta dal comandante dell'Istituto di Formazione, ammiraglio Enrico Giurelli, che ha consegnato, davanti agli allievi della prima e della seconda classe schierati in sezione, i gradi ai neo-sottufficiali.
Il percorso formativo dei giovani marescialli prevede l'abbinamento dell'attività di studio a distanza in collaborazione con l'Università degli Studi di Bari ad una consistente attività di formazione professionale svolta presso l'istituto.
Non meno importante è l'attività sportiva, che occupa una fetta consistente in una giornata tipo, soprattutto la vela d'altura, disciplina che sviluppa il concetto di equipaggio alla base della formazione di ogni marinaio e che insegna alcune cose fondamentali per la formazione personale, come il senso di lealtà, la disciplina e lo spirito di squadra.
Ad alcuni giovani marescialli è inoltre assegnato il delicato e importante compito di partecipare all'inquadramento militare e al controllo delle attività degli allievi della prima e seconda classe, contribuendo al fondamentale processo di formazione delle leve più giovani.
Gli allievi del corso *Thesis* frequentano i corsi dell'Università degli Studi di Bari in "Scienze e Gestione delle Attività Marittime" (S.G.A.M.), "Informatica e Comunicazione Digitale" (I.C.D.) e "Infermieristica". Per gli allievi sono in corso gli esami di fine primo semestre e il loro percorso di studi si concluderà con la discussione delle tesi entro il mese di novembre.
L'ammiraglio comandante Enrico Giurelli ha evidenziato come la giornata odierna rappresenti una tappa importante nella carriera degli allievi del corso *Thesis*, che hanno dimostrato di possedere i requisiti per ricevere l'ambito grado di maresciallo, il primo traguardo di un lungo percorso formativo.

Taranto, 8 febbraio 2021, momenti della cerimonia della consegna dei gradi ai 44 neo-marescialli nel piazzale d'armi dell'Istituto di Formazione, intitolato alla Medaglia d'Oro al Valor Militare, Lorenzo Bezzi.

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

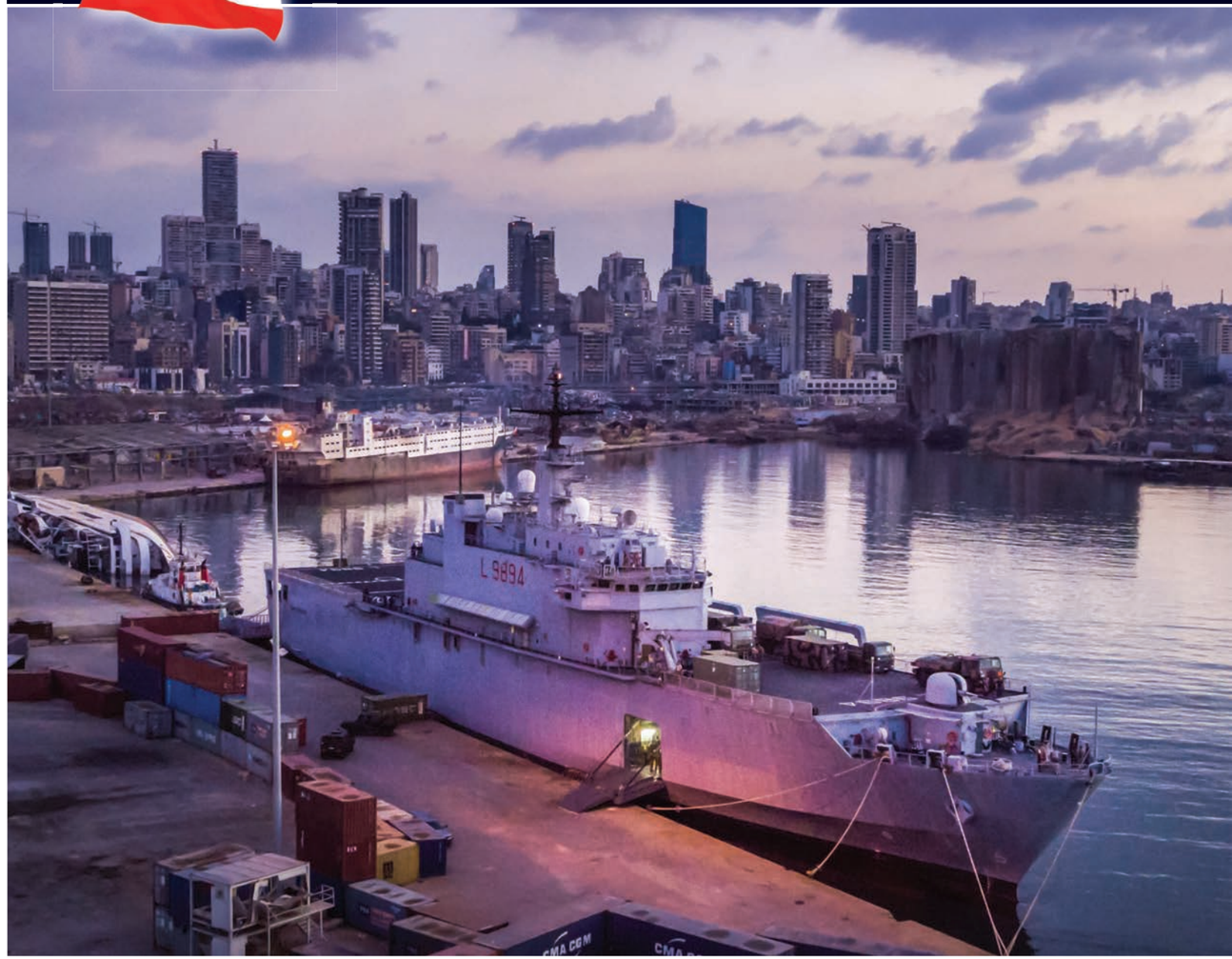
intestato a Difesa Servizi s.p.a. con la causale:
abbonamento al Notiziario della Marina.

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

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

Emergenza Cedri

Il ministro della Difesa: "Rafforzato il legame con il Libano"



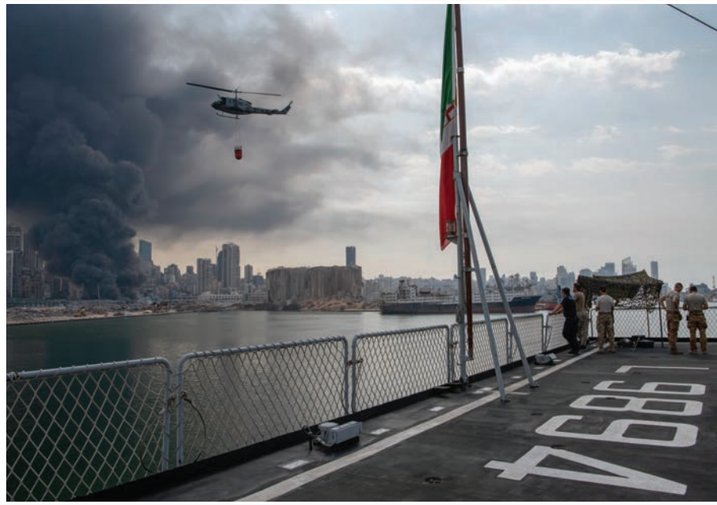
di Osvaldo Marchese

La Squadra navale ha ricoperto un ruolo fondamentale nell'ambito dell'operazione interforze consentendo, in tempi rapidi, lo schieramento di reparti dell'Esercito e della Marina a Beirut

Un monumento in acciaio, di circa tre metri d'altezza, si erge al centro della rotonda all'ingresso del porto di Beirut. Laddove lo scorso 4 agosto una forte esplosione devastò l'intera area, causando la morte di circa 200 persone e il ferimento di altrettante 7mila, oltre ad ingenti danni estesi anche all'area residenziale con 300mila cittadini sfollati. L'opera, dalla forma di cedro, è il simbolo che suggella la vicinanza dell'Italia nei confronti del Libano. Un impegno che si è concretizzato pochissimi giorni dopo il tragico evento, quando il ministro della Difesa on. Lorenzo Guerini, rispondendo ad una precisa richiesta da parte della Protezione Civile, con il coordinamento del Comando Operativo di Vertice Interforze dello Stato Maggiore Difesa, ha messo a disposizione un dispositivo interforze per supportare la popolazione libanese nei primissimi istanti della tragedia. "Emergenza Cedri". Questo è il nome dell'operazione umanitaria che ha visto

“ Le nostre Forze Armate da 38 anni non hanno mai abbandonato il Libano e anche nei giorni difficili dopo l'esplosione hanno onorato l'Italia e le Istituzioni fornendo un contributo concreto per aiutare la popolazione libanese duramente colpita ”

Il ministro della Difesa on. Lorenzo Guerini



impegnati Marina Militare, Esercito ed Aeronautica nel portare aiuto in una delle aree più sensibili del Medio Oriente e dove da quasi quarant'anni l'Italia - sotto l'egida dell'ONU - gioca un ruolo fondamentale nel garantire la pace e la stabilità. Lo scorso 24 agosto, durante la sua visita in Libano, lo stesso ministro Guerini, accompagnato dall'Ambasciatrice d'Italia in Libano Nicoletta Bombardiere, durante l'incontro con il Presidente della Repubblica libanese Michel Aoun, aveva manifestato la vicinanza del Governo e del popolo italiano al Libano nel difficile momento a seguito del grave incidente.

La missione, conclusasi lo scorso novembre, in ben 75 giorni di presenza ha visto schierati in loco ben 500 militari; due unità della Marina Militare, nave San Giusto e nave Etna; un ospedale da campo con personale specializzato dell'Esercito (stessa tipologia di quello impiegato a Piacenza e Crema in occasione della prima ondata epidemiologica nel marzo del 2020); assetti per la rimozione delle macerie; nuclei CBRN; un velivolo C-130 dell'Aeronautica Militare.

Nei mesi di impiego, la *Task Force* dell'operazione Cedri, al comando del brigadier generale Giovanni Di Blasi, ha rimosso circa 13mila tonnellate di macerie nell'area portuale e ha provveduto al ripristino della viabilità ordinaria e alla demolizione di fabbricati pericolanti liberando gli accessi ai moli. Inoltre, il team di medici ed infermieri militari, provenienti dal Policlinico Militare Celio, ha operato all'interno dell'ospedale da campo dell'Esercito, schierato nel piazzale del campus universitario nel quartiere Hadath, effettuando più di 1100 visite specialistiche ambulatoriali a pazienti libanesi e, al contempo, considerato il diffondersi in Libano del virus Covid-19, oltre 1300 tamponi. Tutto questo è stato possibile grazie soprattutto alla rapidità d'impiego degli equipaggi della Marina Militare italiana. La missione infatti, come ha avuto occasione di sottolineare il Ministro della Difesa, ha costituito un ulteriore esempio della flessibilità, versatilità e proiettabilità, tipiche delle navi, del personale imbarcato e comuni alle diverse componenti specialistiche della Marina: navali, subacquee, aeree, idrografiche, anfibie e di forze speciali. Un complesso di forze, multidimensionale e multidisciplinare, che in tempi rapidissimi ha consentito di rispondere alle esigenze del Paese, integrandosi a livello interforze e in piena sinergia con gli altri dicasteri e con agenzie governative e non governative. Sin dalle primissime ore dall'avvio dell'operazione, infatti, la nave anfibia San Giusto, salpata dall'Arsenale Militare di Brindisi, ha accolto a bordo personale e mezzi dell'Esercito, un elicottero MH-101 proveniente dalla Stazione Elicotteri della Marina presso Luni Sarzana con al seguito una barella per il biocontenimento; un team di force protection della Brigata Marina San Marco, composto da 68 militari con 4 VTLM, 2 battelli pneumatici, 2 mezzi

L'intervista al capitano di vascello Aniello Cuciniello, comandante di nave San Giusto

Uomini e mezzi impiegati per la missione umanitaria "Emergenza Cedri"; a sinistra l'opera scultoria realizzata in ricordo della collaborazione Italia-Libano dopo l'esplosione di agosto 2020 nella città di Beirut.

navali GIS adibiti al trasporto e allo sbarco di mezzi, oltre ad alcuni automezzi per il supporto logistico; un team del Gruppo Operativo Subacquei del Comsubin con capacità EOD (*Explosive Ordnance Disposal* – bonifica di ordigni esplosivi) e CIED (*Counter-Improvised Explosive Device* – contrasto ordigni esplosivi improvvisati); supporto idrografico per i rilievi nel porto a seguito dell'esplosione. Esattamente il giorno dopo l'arrivo del San Giusto a Beirut, anche nave Etna è giunta nel porto libanese con a bordo altrettanti aiuti umanitari. In particolare, apparecchiature elettromedicali, tra cui due ecografi donati da *General Electric Healthcare*, materiale sanitario come mascherine e camici per il personale, oltre a derrate alimentari. Il tutto donato dalla Fondazione Francesca Rava – NPH Italia Onlus. Tutto ciò a conferma della innata caratteristica *expeditionary* della Marina, dimostrando, in un momento di crisi e soprattutto di emergenza sanitaria dovuta alla pandemia da Covid-19, la rapida proiezione di capacità lontano dalla madrepatria, siano esse di Forza Armata o interforze, e il ruolo nativo di "base operativa viaggiante" svolto dalle navi militari.

Durante la sua permanenza in loco, infatti, nave San Giusto ha costituito un vero e proprio centro di comando e controllo, rappresentando un importante punto di riferimento, tecnico e logistico, per il personale dell'Esercito rischierato a terra. Una capacità quella espressa dai mezzi, ma soprattutto dagli uomini e dalle donne della Marina impegnati a Beirut, che lo stesso ministro della Difesa ha potuto toccare con mano una volta giunto sul luogo della catastrofe. "Le nostre Forze Armate da 38 anni non hanno mai abbandonato il Libano e anche nei giorni difficili dopo l'esplosione hanno onorato l'Italia e le istituzioni fornendo un contributo concreto per aiutare la popolazione libanese duramente colpita" ha affermato il ministro Guerini, sottolineando anche il delicato lavoro quotidiano dei circa 1200 soldati italiani operanti nel *Sector West* nell'ambito della missione UNIFIL guidata e comandata dal generale Stefano Del Col. La missione è terminata con la simbolica inaugurazione del monumento e con il rientro in Patria dell'ultima aliquota assegnata alla *Task Force* dell'operazione Cedri, segnando così il passo ad uno degli interventi umanitari più significativi compiuti con onore dall'Italia nel 2020.

Nel corso del suo comando a bordo di nave San Giusto, la cura di quali aspetti è stata fondamentale per garantire la rapidità d'impiego dell'equipaggio in occasione dell'Operazione Cedri?

Venendo dalla componente sommergibili, l'impatto con una nave anfibia è stato completamente nuovo. Grazie però al supporto e alla professionalità di tutto l'equipaggio, il San Giusto in occasione della crisi umanitaria a Beirut, in Libano, ha saputo esprimere con rapidità e prontezza d'impiego un'elevata capacità di proiezione lontano dalla madrepatria, giocando quindi il ruolo di "base operativa viaggiante" quale innata caratteristica expeditionary della Marina Militare. Nel rendere possibile questo obiettivo, nel corso del mio Comando sono stati curati due aspetti: il mantenimento in efficienza dell'unità; la preparazione e addestramento costante del personale imbarcato. Entrambi necessari e funzionali fra loro. L'impegno giornaliero da parte dell'equipaggio ha permesso, passo dopo passo, di avere un'unità efficiente sotto il profilo operativo, tecnico e logistico. A questi due fattori se n'è aggiunto un altro, che rappresenta il collante tra i due: la gestione del personale. Ad un orientamento basato sulla mera formazione, ho prediletto un approccio più umano, volto a coinvolgere l'equipaggio anche nel processo di informazione. Ciò ha avuto un effetto favorevole dal punto di vista dell'efficienza, mettendo in condizione tutto il personale di metabolizzare il processo di comando senza mai subirlo, ma viverlo come un'unica squadra.

Cosa ha provato quando ha visto la devastazione dell'esplosione a Beirut?

Il San Giusto è giunto nel porto di Beirut in tarda notte, per favorire - almeno nella fase iniziale – l'approntamento di una cornice di sicurezza da parte del team di force protection della Brigata Marina San Marco e, quindi, lo sbarco dei mezzi dell'Esercito. Al mattino, con il favore della luce e il proseguimento delle operazioni di sbarco degli aiuti umanitari e dell'ospedale da campo in banchina, ci siamo resi conto della portata della devastazione provocata dall'esplosione. Oltre alle unità navali capovolte, di cui ovviamente avevamo già contezza per motivi di sicurezza, l'intera area portuale sembrava rasa al suolo, con un innumerevole quantità di macerie sparse sotto l'enorme silos sventrato, diventato un po' il simbolo di questa tragedia. Le stesse abitazioni prospicienti l'area portuale risultavano fortemente coinvolte, con vetri e lamiere precipitanti dai palazzi danneggiati. L'intero equipaggio, nel vedere questa scena straziante si è immedesimato nelle sofferenze dei cittadini di Beirut, trovando quindi lo slancio a offrire tutta la loro professionalità.

Nel corso della missione si è operato in doppia emergenza: le conseguenze dovute all'esplosione e il Covid. Quanto complessa si è dimostrata l'attività?

Le condizioni in cui è nata e si è sviluppata la missione "Emergenza Cedri" non sono state delle migliori sotto il profilo sanitario. Attraverso formazione e addestramento però siamo stati in grado di approntare con rapidità lo strumento navale, rispettando quelli che sono i protocolli sanitari nazionali ed internazionali per prevenire, sia a bordo che a terra, la diffusione del Covid-19. Il protocollo sanitario adottato da nave San Giusto in quell'occasione è stato estremamente articolato. Stilato sulla base delle linee guida prodotte dal Ministero della Salute ed Istituto Superiore della Sanità ed approvato dal Comando in Capo della Squadra Navale, sotto la supervisione tecnica dell'Ispettorato di Sanità della Marina militare, prevedeva in primis che tutto l'equipaggio, sia personale Marina che Esercito, prima dell'imbarco a Brindisi venisse sottoposto al test del tampone naso-oro-faringeo, e che risultasse quindi negativo. Una volta a bordo il personale aveva l'obbligo di utilizzare i relativi DPI, ovvero la mascherina, i gel sanificanti portatili, oltre ad utilizzare i dispenser con gel sanificanti posizionati nei luoghi più frequentati della nave come cucina e mense. Il sacrificio richiesto al nostro equipaggio è stato e continua ad essere elevato. Normalmente, quando si resta nella propria abitazione, ci si libera della mascherina. A bordo, invece, ognuno era obbligato ad utilizzare i dispositivi di sicurezza individuali quando al di sotto della distanza di sicurezza o quando ci si trovava in locali chiusi destinati ad attività. Non meno importante l'aspetto diagnostico. Uno dei valori aggiunti al protocollo adottato è stato rappresentato dall'utilizzo dei tamponi e il controllo della temperatura corporea, approntando in tempi brevi test rapidi sierologici per avvalorare i risultati della diagnosi precoce e avere quindi margine di intervento in caso di positività, che fortunatamente non sono stati registrati.

Dal peacekeeping al capacity building.
Gli strumenti attraverso i quali la Marina Militare
contribuisce allo sviluppo marittimo nella Terra dei Cedri

Le Forze Armate italiane in Libano

una storia lunga quasi quarant'anni

Una baia già vista, un Paese mai dimenticato. Il legame che unisce il Libano all'Italia e, più in particolare alla Marina Militare, ha radici profonde. Un filo che non si è mai interrotto e continua ancora oggi, attraverso la missione umanitaria "Emergenza Cedri", a rimarcare la profonda vicinanza del popolo italiano a quello libanese.
Era il 26 agosto del 1982 quando le Unità "Grado" e "Caorle" della Terza Divisione Navale giunsero a Beirut sotto l'egida dell'ONU, facendo sbarcare il contingente di "Italcon" incaricato di interporsi tra Israeliani e Palestinesi. Quasi trentotto anni dopo da quella che oggi viene ricordata come operazione "Libano 1", nave San Giusto è tornata nella stessa città per dare supporto umanitario e medico alla popolazione libanese.
Da "Libano 1", cui seguì un mese dopo "Libano 2", guidata dal generale Franco Angioni, di cui facevano parte anche i blindati della Brigata Marina San Marco, posti alle dipendenze del capitano di fregata Pierluigi Sambo, l'Italia non ha mai cessato di essere presente nelle tormentate vicende libanesi. Un impegno costante, al punto che l'Italia è stata sempre percepita dai libanesi come un attore neutrale, capace di interporsi tra le fazioni e garantire assistenza umanitaria. E il fatto che dal 2006 il comando dell'UNIFIL, attualmente assegnato al generale Stefano Del Col, sia stato svolto per ben quattro volte dalle Forze Armate italiane, ne è la prova più evidente.
Tuttavia non va trascurata la dimensione marittima dell'impegno italiano in Libano. Nel 2006, infatti, un gruppo navale della Marina Militare, integrato dalla componente anfibia, condusse in acque libanesi l'Operazione Leonte al comando dell'allora ammiraglio di divisione Giuseppe De Giorgi, poi divenuto capo di Stato Maggiore della Marina Militare. Tra i compiti allora svolti la creazione di un corridoio umanitario per l'evacuazione di cittadini stranieri, e il trasporto di aiuti sanitari e alimentari alla popolazione, nonché la sorveglianza per impedire rifornimenti via mare di armi alle milizie libanesi.
Tutte queste attività si inseriscono nell'ambito del *peacekeeping* navale. Una funzione internazionale estremamente importante che pone l'accento sulla necessità di salvaguardare gli interessi marittimi dell'Europa e dell'Italia.
A questo proposito non bisogna dimenticare la missione di interposizione del contingente navale della *Multinational Force and Observers* (MFO), assegnata alla Marina Militare dal 1982.
Così, come di estrema importanza, il ruolo della Marina anche nell'ambito della *Maritime Capacity Building Operations*. Attività finalizzate a far acquisire, agli stati alleati, la capacità di garantire la sicurezza. Chiara la valenza strategica

delle marine e delle loro articolazioni istituzionali che operano dal mare e sul mare. Ne è un esempio l'attività svolta specie nell'area del Corno d'Africa, dove sono forniti supporto ed assistenza affinché il governo locale sappia gestire in completa autonomia il fenomeno. E il Libano non fa eccezione: già da 5 anni l'Istituto Idrografico della Marina Militare ha avviato un progetto di collaborazione che ha portato le istituzioni libanesi a dotarsi di capacità autonome nel settore. La cooperazione nel campo idrografico è terreno fertile per incrementare soprattutto i rapporti di collaborazione economica. Attività improntata principalmente a fornire sicurezza sia alle unità libanesi, sia a quelle straniere che navigano lungo la costa. Infatti, non è ipotizzabile uno sviluppo della Marina Libanese, anche sotto il solo profilo strategico, senza un adeguato supporto alla navigazione in termini cartografici. Ecco perché assume carattere prioritario rendere autonomo il Libano nella rilevazione continua dei fondali e delle coste garantendo la necessaria sicurezza della navigazione. Inoltre, un servizio idrografico efficiente costituisce un fondamentale strumento per l'intero sviluppo commerciale marittimo e turistico in quanto è in grado di assicurare la creazione di un prodotto, ovvero la documentazione nautica, vendibile all'esterno con profitti reimpiegabili nel proprio sviluppo.

RINA
Any project, anywhere, making what seems impossible, possible.
Make it sure, make it simple.
rina.org

In Accademia Navale, a scuola di comunicazione

di Giuseppe Lucafò

Teoria, ma soprattutto un interessante laboratorio pratico condotto da esperti militari e civili, alla base del seminario svolto a Livorno, per insegnare a circa 400 giovani frequentatori dell'Istituto di formazione della Marina Militare, a interagire con i media e a comunicare con i cittadini attraverso i giornalisti

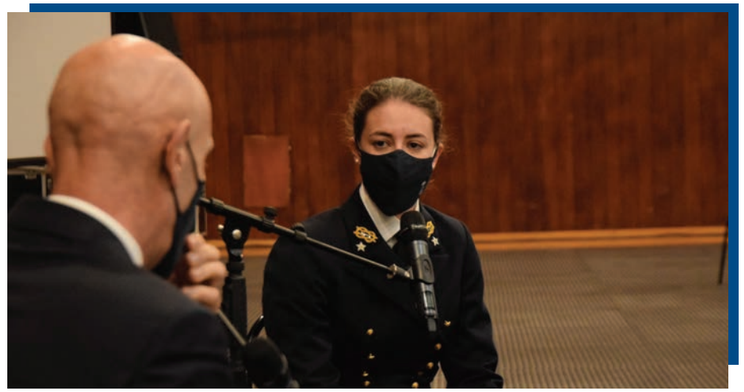
Il 25 e il 26 febbraio si è svolto presso l'Accademia Navale di Livorno il seminario di indottrinamento alle interazioni con i media a favore del personale frequentatore dell'Istituto di formazione della Marina Militare. Un'ottima opportunità per circa 350 tra allievi e ufficiali frequentatori, che hanno avuto modo di apprendere importanti nozioni attraverso un programma sempre più innovativo. Il seminario, arricchito da un'importante fase pratica è sviluppato grazie al prezioso contributo del personale militare dell'Ufficio di Pubblica Informazione e Comunicazione della Marina Militare e di un esperto di comunicazione, il prof. Alberto Castelvecchi. L'evento è stato condotto dai relatori davanti ad una platea in parte fisicamente presente presso la palestra dell'Istituto e in parte collegata a distanza, grazie alle reti e alle predisposizioni informatiche di cui l'Accademia è dotata, al fine di ridurre potenziali fonti di rischio e per tutelare, in aderenza alle vigenti prescrizioni governative, la sicurezza e la salute di tutto il personale dell'Istituto, con particolare riguardo ai frequentatori. Un'attività formativa dell'Istituto ormai consolidata, con sessioni teorico-pratiche opportunamente organizzate in moduli dedicati agli allievi ufficiali della 1^ e 2^ Classe dei Corsi Normali, agli Allievi Ufficiali in Ferma Prefissata e Piloti di Complemento e agli Ufficiali frequentatori dei corsi Nomina Diretta e Ruoli Speciali. In tale ambito, il vasto e variegato *know how* dei conferenzieri, arricchito delle esperienze pregresse vissute all'interno della Forza Armata e nel mondo civile, ha consentito di trasmettere importanti nozioni teoriche, ma anche utilissime indicazioni pratiche su come interagire con i media. "Comunicare in modo integrato e consapevole richiede gioco di squadra, una caratteristica precipua della Marina Militare, fondata sul senso di equipaggio che nasce a bordo delle nostre navi. Ed è per questo che la Forza Armata attribuisce molta importanza alla formazione e all'addestramento in questo settore delicato e cruciale con l'obiettivo ultimo di dare la giusta visibilità alle attività che gli uomini e le donne della Marina ogni giorno svolgono al servizio del Paese e dei cittadini in ogni parte del pianeta", queste le parole del contrammiraglio Angelo Virdis, capo dell'Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione (UPICOM) della Marina Militare, durante il suo intervento iniziale.

E' seguita poi la testimonianza del prof. Castelvecchi, docente di *Public Speaking* presso l'Università Luiss Guido Carli, e professore aggiunto nella F*aculty di Luiss Business School,* volto fornire ai frequentatori una prospettiva differente del complesso mondo dei media da parte di un professionista di altissimo livello. La prima giornata si è, infatti, conclusa con un interessante laboratorio, in cui alcuni allievi ufficiali della 1^ Classe, alle prime esperienze nel campo della comunicazione. Scelti anche in modo casuale per testarne la prontezza e l'efficacia comunicativa, gli allievi sono stati intervistati dal prof. Castelvecchi di fronte a una telecamera, in differenti ambientazioni e con approccio professionale a difficoltà crescente, su tematiche di attualità e di assoluto interesse non solo per la Forza Armata ma per tutto il nostro Paese, come ad esempio la marittimità e gli interessi nazionali a questa strettamente correlati.

Le registrazioni delle interviste, dopo essere state attentamente analizzate, sono state oggetto di *debriefing* nel pomeriggio seguente, a favore dell'intera platea di frequentatori. Lo scopo è stato di evidenziare l'importanza fondamentale che riveste un'adeguata preparazione quando ci si relaziona con i *media*, al fine di esaminare e di comprendere le tecniche impiegate da un giornalista operante "sul campo". L'occasione è stata inoltre propizia per rimarcare a tutto l'uditorio che ha assistito in presenza e a distanza e, tra questi, anche ai formatori, il personale del nucleo orientamento dell'istituto, che opera a favore degli istituti scolastici, e il nucleo di pubblica informazione e comunicazione dell'Accademia, le peculiarità e la rilevanza della comunicazione istituzionale. "È importante che fin dai primi giorni del loro percorso in Forza Armata gli allievi comprendano quanto sia importante approcciarsi al mondo della comunicazione in maniera efficace e con professionalità.

Il corso di interazione con i media è un vero e proprio laboratorio che oltre a lezioni teoriche prevede una fase esperienziale di esposizione mediatica per mezzo di interviste e costituisce una tappa fondamentale nel percorso formativo dei nostri frequentatori". Con queste parole il comandante dell'Accademia Navale, contrammiraglio Flavio Biaggi, ha chiuso i lavori del seminario.

> *"Abituatevi ad un impiego responsabile dei mezzi di comunicazione che, oggi come non mai, sono estremamente diffusi.*
> *Ognuno di noi ha quotidianamente a portata di mano uno strumento comunicativo come il semplice telefono cellulare, che deve essere impiegato con molta intelligenza e responsabilità, in particolare da un militare"*
>
> *Alberto Castelvecchi docente di Public Speaking presso l'Università Luiss Guido Carli*



Nelle foto alcuni momenti del seminario. Al centro il capo Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione ammiraglio Angelo Virdis; in alto a destra il prof. Alberto Castelvecchi, esperto di comunicazione.

Il veliero che solca i mari da 90 anni!

di Daniela Napoli

Varata il 22 febbraio del 1931 a Castellamare di Stabia, nave Vespucci, la regina dei mari, simbolo della Marina e dell'Italia nel mondo festeggia 90 anni

Buon compleanno alla "nave più bella del mondo" che oggi festeggia novanta primavere.
Costruita e allestita nel Regio Cantiere Navale di Castellammare di Stabia, la nave Amerigo Vespucci fu varata il 22 febbraio del 1931, nove mesi dopo l'impostazione dello scafo. Una costruzione effettuata in tempi record in relazione agli strumenti utilizzati all'epoca, chiaro esempio delle eccellenze artistiche e ingegneristiche che da sempre contraddistinguono l'industria cantieristica navale italiana. Quando la signora Elena Cerio - madrina del varo - "battezzava" il Vespucci nella cerimonia inaugurale, forse nessuna delle migliaia di persone presenti si rese effettivamente conto che si stava scrivendo la storia in quel momento, non solo per la Marina Militare Italiana ma per l'intero Paese.
Nave Vespucci, con il suo scafo bianco e nero, i suoi ornamenti in oro zecchino, la polena lignea a prora che rappresenta l'esploratore, gli oblò che richiamano le batterie ottocentesche dei cannoni, è tecnicamente un veliero con motore e dal punto di vista della dotazione velica è detta "armata a nave". Lunga 101 metri per un peso totale a pieno carico di circa 4.100 tonnellate, il Vespucci raggiunge una velocità massima di circa 10 nodi a motore (19 km/h) e di 12 nodi quando le sue 28 vele vengono spiegate sui suoi tre inconfondibili alberi verticali, sul bompresso e sugli stralli.
Fu Francesco Rotundi, tenente colonnello del Genio Navale, a progettare e a disegnare le forme - ispirandosi ad un vascello di fine metà Ottocento - di due nuove unità della Marina destinate alla formazione degli allievi: il Cristoforo Colombo - nave scuola dal 1928 al 1943 - e l'Amerigo Vespucci, attualmente l'unità operativa più anziana in servizio.
Limpido esempio delle virtù marinaresche della Forza Armata, il Vespucci – nave scuola dal 6 giugno del 1931- entra ufficialmente in azione il 4 luglio con la sua prima campagna addestrativa in Nord Europa, al comando del capitano di vascello Augusto Radicati di Marmorito e ricevendo al suo rientro a Genova, il 15 ottobre dello stesso anno, la Bandiera di combattimento dall'Unione Nazionale Ufficiali in Congedo d'Italia (UNUCI).

AMERIGO VESPUCCI
una scia lunga novanta anni

Castellammare di Stabia, 22 febbraio 1931, viene varata la nave scuola Amerigo Vespucci, nel giorno dell'anniversario della morte del grande navigatore fiorentino scomparso il 22 febbraio del 1512.

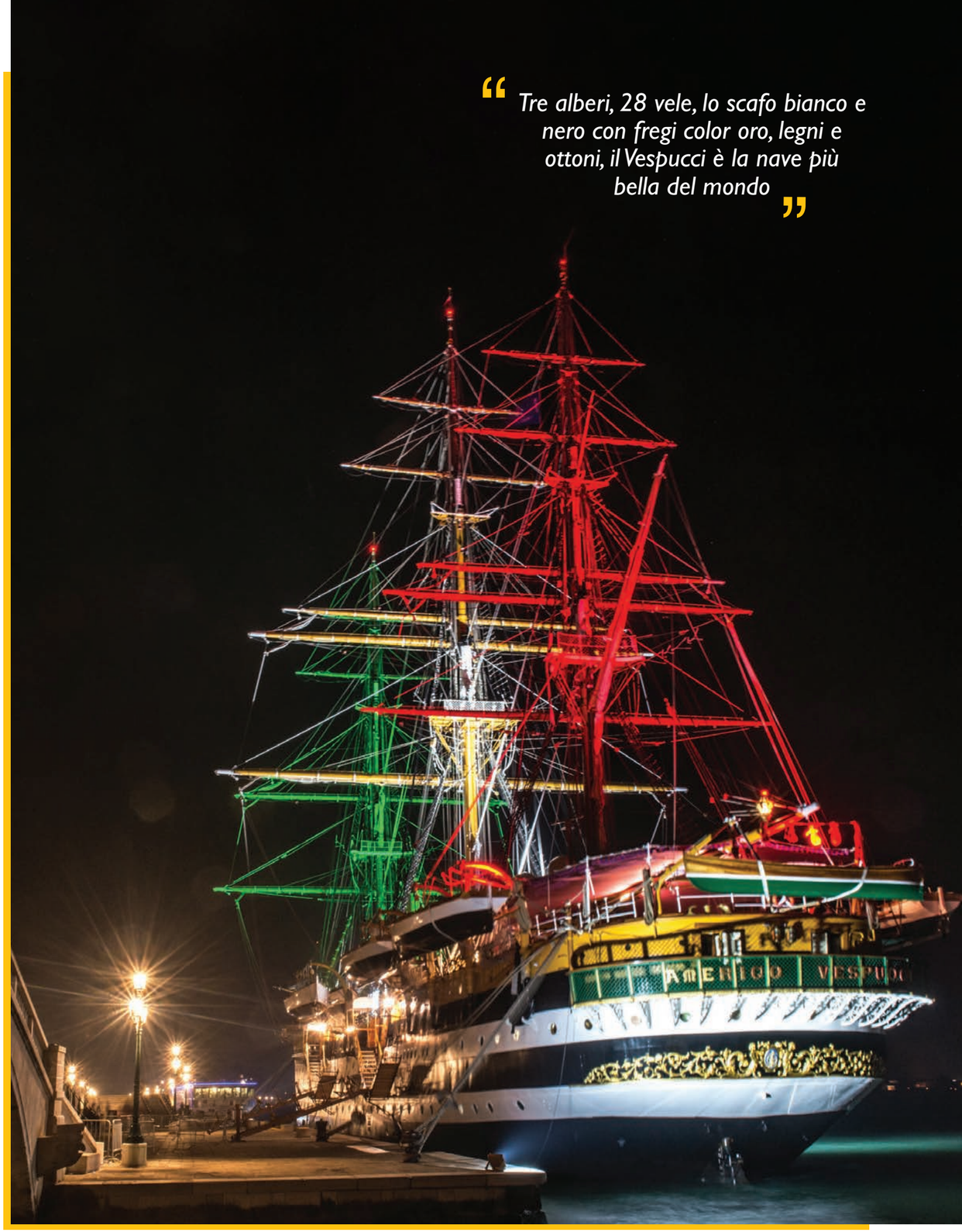
In novant'anni di onorata carriera, nave Vespucci ha veleggiato in lungo e in largo per tutti i sette mari, formando e addestrando principalmente gli allievi della 1ª Classe dell'Accademia navale di Livorno a conclusione del primo anno.
I futuri ufficiali della Marina Militare, infatti, hanno l'onore e il privilegio di poter imparare l'arte della navigazione nelle campagne addestrative che li vedono impegnati al bordo del Vespucci per tre mesi, dove apprendono le norme basilari del vivere per mare e le competenze specifiche dei vari settori: marinaresco, condotta dell'unità, condotta dell'apparato motore ed ausiliari, gestione delle problematiche di tipo logistico, amministrativo e sanitario.
Mediterraneo, Nord Europa, Atlantico Orientale, Nord America, Sud America, Nuova Zelanda, sono alcune delle campagne d'istruzione effettuate dall'Amerigo Vespucci che tra maggio 2002 e settembre 2003 ha anche effettuato la circumnavigazione del globo, ripercorrendo la rotta di Colombo a favore degli Alisei.
"Non chi comincia ma quel che persevera" è il motto che dal 1978 campeggia a bordo, a sottolineare la forza di volontà, il coraggio, l'audacia che contraddistinguono i sacrifici richiesti alle donne e agli uomini della Marina Militare per il raggiungimento di qualsivoglia obiettivo.
Il vero "motore" portante del Vespucci è proprio l'equipaggio - a cui questo monito è rivolto - composto da oltre 264 militari (15 ufficiali, 30 sottufficiali, 34 sergenti, 185 sottocapi e comuni) che durante la campagna di istruzione, raggiunge circa 400 unità.
Ambasciatrice dell'Italia e dell'italianità, nave Vespucci – in dipendenza organico del Comando in Capo alla Squadra Navale (CINCNAV) - porta nel mondo

Dal suo varo, il veliero è stato presente alla riconsegna di Trieste all'Italia nel 1954, nel 1960 per le Olimpiadi di Roma trasportò la fiaccola dal Pireo a Siracusa, nel 1968 risalì a vela il Tamigi per ormeggiare a Londra, un traguardo, dei 90 anni, a cui arriva avendo percorso più di 800 mila miglia e navigato in tutti i mari del mondo

l'arte, la tradizione, la cultura, la genialità navale che contraddistinguono il Paese, diventando nel 2007 anche testimonial dell'UNICEF, a sostegno di iniziative benefiche per i diritti dell'infanzia.
Nel marzo 2020, è stato concesso a nave Vespucci l'impiego, durante le campagne addestrative, del logo della "*UN Decade of Ocean Science for Sustainable Development*" (2021-2030), da parte dell'International Oceanographic Commission (IOC) dell'UNESCO. Nave Vespucci rappresenta, infatti, l'emblema dell'impegno della Marina Militare nelle attività a tutela dell'ambiente, sia perché è un veliero, sia perché può impiegare combustibile verde.
Tanti cari auguri nave Vespucci, che tu possa sempre avere "mare calmo e vento in poppa".

Trieste, 26 ottobre 1954.
La grande cerimonia del passaggio di Trieste all'Italia, la nave scuola Vespucci fa da cornice alla grande e festosa partecipazione popolare.

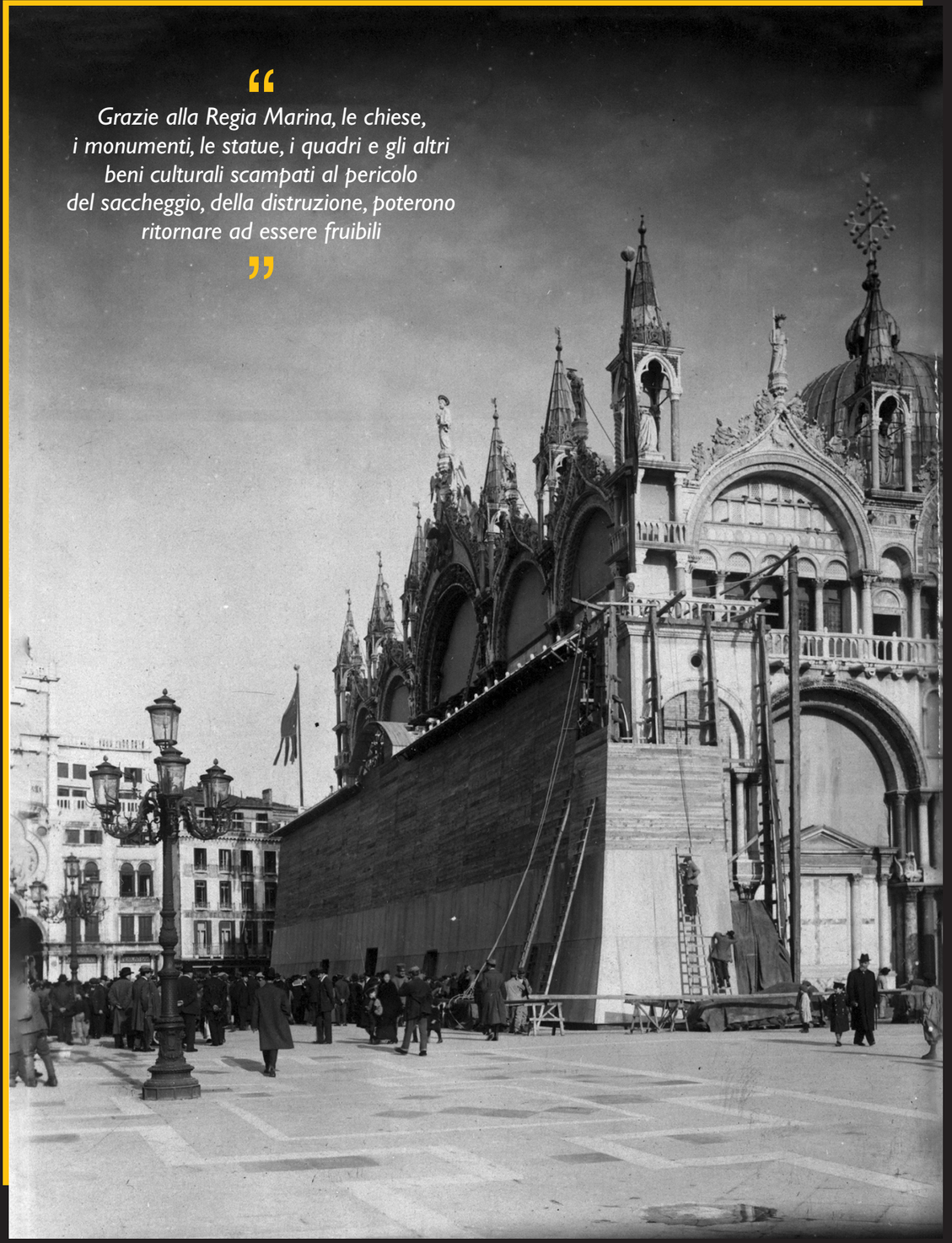
"Tre alberi, 28 vele, lo scafo bianco e nero con fregi color oro, legni e ottoni, il Vespucci è la nave più bella del mondo"



Grande Guerra e Regia Marina in difesa del patrimonio culturale di Venezia

di Vincenzo Grienti, foto Ufficio Storico Marina Militare

> *Grazie alla Regia Marina, le chiese, i monumenti, le statue, i quadri e gli altri beni culturali scampati al pericolo del saccheggio, della distruzione, poterono ritornare ad essere fruibili*



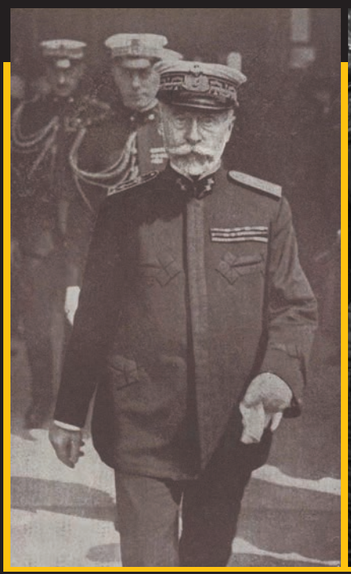
E' il 24 maggio 1915 quando l'Italia entra in guerra nel primo conflitto mondiale e la Regia Marina viene chiamata a difendere la "piazza" di Venezia dagli attacchi austro-ungarici. Gli ufficiali e i sottufficiali dell'aviazione navale austriaca a bordo degli idrovolanti Lohner tipo L qualche giorno prima avevano iniziato ad effettuare intense attività di ricognizione aerea volte a compiere le missioni di bombardamento contro le basi italiane che arrivarono puntualmente proprio il 24 maggio 1915. Un L40, L47 e L46 del Gruppe A presero di mira l'idroscalo di Jesi mentre altri idrovolanti, tra i quali gli L44 e gli L48, puntarono su Venezia. Le sortite non ebbero conseguenze significative, ma durante la Grande Guerra, la città dei Dogi fu colpita da oltre seicento bombe sganciate dagli aerei della coalizione degli Imperi Centrali. Tutte incursioni che avrebbero potuto provocare danni ben più pesanti alla Serenissima se l'Ammiraglio Paolo Thaon di Revel, capo di Stato Maggiore della Regia Marina (1913-1915) non avesse approntato un piano strategico in difesa di Venezia. Il futuro "Duca del mare", infatti, nei dieci mesi che precedettero l'appoggio italiano agli Alleati francesi e britannici aveva intuito l'importanza strategica dell'ex Repubblica marinara nel Mar Adriatico. Uno scenario in cui l'Italia veniva chiamata a difendersi e attaccare con la Regia Marina che assumeva un ruolo da protagonista sopra e sotto il mare con le unità navali e i sommergibili, ma anche attraverso i treni costieri e lo sbarramento del Canale d'Otranto, a dimostrazione che la prima guerra mondiale non fu solo un conflitto combattuto nelle trincee o sulle montagne al confine con l'Austria-Ungheria. La minaccia, dunque, proveniva certamente dal mare, ma anche dal cielo. Nell'ottobre del 1915, a seguito di contrasti sulla condotta della guerra marittima con il Comandante in Capo dell'Armata, viceammiraglio Luigi di Savoia duca degli Abruzzi e di alcuni sfavorevoli episodi bellici, nella posizione di ministro, che lo rendeva responsabile di una strategia che non condivideva, Thaon di Revel si dimise dall'incarico di Capo di Stato Maggiore, venendo nominato Comandante in Capo del Dipartimento militare marittimo e della Piazza marittima di Venezia. In tale carica affrontò da subito la difesa contro le possibili offese nemiche. Tra le sue preoccupazioni ci fu la salvaguardia del patrimonio culturale di quel museo a cielo aperto che era la città lagunare. A documentare lo sforzo della Regia Marina nella difesa di beni e monumenti culturali come Palazzo Ducale e la Basilica di San Marco ci pensò il cronista Umberto Fracchia. Le fotografie custodite presso l'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare mostrano l'impegno dei veneziani, volontari e civili, al fianco di ufficiali, sottufficiali e marinai nel mettere in sicurezza centinaia di pezzi pregiati pur di non farli cadere nelle mani nemiche. L'operazione da "monuments men", altrettanto ardua rispetto a quella che gli americani avrebbero organizzato in futuro nel corso della Seconda guerra mondiale, puntava non solo a custodire quadri, statue e capitelli, ma anche a costruire rinforzi adeguati con strutture in legno e con sacchi di sabbia per evitare il più possibile eventuali danneggiamenti causati dai bombardamenti nemici. Un'operazione certosina immortalata nel 1917, un anno prima della conclusione del conflitto, nella monografia dell'Ufficio Speciale del Ministero della Marina dal titolo La Marina Italiana nella Guerra Europea. Si trattava di 64 pagine corredate da oltre 100 illustrazioni. Ogni volume, all'epoca, costava 1,50 lire ed era edito da Editori Alfieri & Lacroix di Milano.

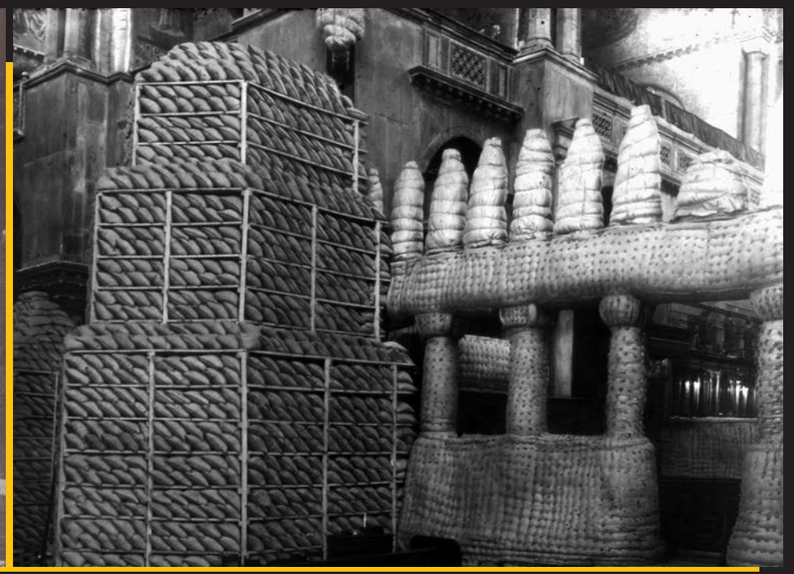
La pubblicazione venne tradotta in quattro lingue: francese, tedesco, inglese e spagnolo e restò tra le più originali pubblicazioni mensili del dopoguerra. Tra i dodici volumetti di cui si componeva l'opera uno, dal titolo Per la difesa di Venezia, ripercorreva le imprese di uomini, giovani, ragazzi, ma anche donne, che aiutarono la Regia Marina a mettere in salvo le opere d'arte. Alcune furono sistemate a bordo di grandi imbarcazioni e trasportate lungo i canali di Venezia in luoghi segreti presidiati dai marinai al fine di essere risistemate, a guerra finita nella loro naturale ubicazione. Le campane di San Marco vennero condotte a bordo di una barca in un luogo sicuro, così come il monumento equestre dedicato a Bartolomeo Colleoni e la statua bronzea di Andrea del Verrocchio, realizzata fra il 1480 e il 1488, eretta a Campo San Zanipolo. Gli interni e gli esterni delle chiese e dei palazzi furono rinforzate: fra un arco e l'altro, lungo il porticato di Palazzo Ducale, vennero sistemati imponenti pilastri sulle facciate delle costruzioni mentre nelle finestre erano state installate gabbie di travi. La nuova Loggetta del Sansovino, ai piedi del Campanile era stata interamente ricoperta con tavole, lastre di ferro e sacchi di sabbia. La Basilica di San Marco, all'interno, era stata trasformata in una vera e propria fortezza, con bastioni e fasciature enormi. Nel caso dell'altare

San Marco. La facciata messa in sicurezza per difenderla dai bombardamenti in una foto esclusiva custodita presso la Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina Militare a Roma.

maggiore si optò invece per una soluzione mista, con sacchi di sabbia e pilastrini in legno. All'esterno si costruì una grande tettoia e si innalzò un ampio bastione davanti alla facciata. Infine si adottarono diversi accorgimenti per proteggere le statue dell'iconostasi dentro la Basilica. Questo per scongiurare eventuali crolli da bombardamento e la distruzione del tramezzo che separa la navata dal presbiterio. Quando l'Ammiraglio Paolo Thaon di Revel – che nel frattempo aveva riassunto l'incarico di capo di Stato Maggiore della Marina e di Comandante in Capo delle Forze Navali Mobilitate – annunciò, il 12 novembre 1918, la resa sui mari dell'Impero austro-ungarico e la vittoria dell'Italia nella Grande Guerra, i veneziani e l'Italia esultarono per la vittoria, per la fine del conflitto, ma anche perché, finalmente, grazie alla Regia Marina, le chiese, i monumenti, le statue, i quadri e gli altri beni culturali scampati al pericolo del saccheggio, o peggio, alla distruzione, poterono ritornare ad essere fruibili.

In alto la loggetta del Sansovino ricoperta interamente con tavole, lastre di ferro e sacchi di sabbia; in basso l'ammiraglio Paolo Thaon di Revel.





it Consult

Portiamo organizzazione,
là dove più conta.

Grazie ai nostri software di gestione e digitalizzazione dei processi di business e protocollo informatico, abbiamo portato metodo ed efficienza alle più svariate organizzazioni, anche in scenari critici.

Ben oltre le soluzioni custom, create ad hoc. Con la suite josh non solo ti garantiamo la massima personalizzazione, ma alla costante evoluzione tecnologica ci pensiamo noi!

josh Protocol! josh josh Archive!

Continua su https://www.itconsult.it

Un *pass* per l'Olimpo

di Pasquale Prinzivalli

Le Olimpiadi di Tokyo 2020, programmate dal 24 luglio al 9 agosto 2020, a causa della Pandemia da Covid -19 sono state posticipate di un anno dal 23 luglio all'8 agosto 2021

I Giochi olimpici sono l'evento sportivo internazionale per eccellenza, si svolgono ogni quattro anni e vedono partecipare i migliori atleti di tutto il mondo nelle varie discipline.
Uno spettacolo puro, capace di catturare l'attenzione del mondo intero, non solo dei veri appassionati.
Le prime Olimpiadi della storia si svolsero nel 776 avanti Cristo a Olimpia, città dell'antica Grecia da cui presero il nome: lì gli atleti si confrontavano in competizioni sportive in onore di Zeus, re degli dei.
Nel IV secolo avanti Cristo le Olimpiadi vennero sospese dall'imperatore romano Teodosio perché considerate una festa pagana. Ripresero vita nel 1896 grazie al barone francese Pierre De Coubertin.
Pedagogista, storico e dirigente sportivo ha voluto contrapporre agli spiriti di guerra che ai tempi imperversavano in Europa, una competizione sportiva tra i migliori atleti, dando così un forte impulso alla ripresa dei Giochi olimpici.
Dopo il rinvio del 2020, a causa della pandemia, le Olimpiadi di Tokyo sono state riprogrammate dal 23 luglio all' 8 agosto 2021.
Tra poco più di cinque mesi potremmo assistere all'evento sportivo più im-

portante al mondo, dove l'obbiettivo di ogni atleta sarà la conquista di una medaglia. Che sia di bonzo, argento o oro avrà un sapore assolutamente diverso da qualsiasi altro successo sportivo.
La Marina Militare, che da sempre favorisce la pratica dello sport, ha nel suo organico una compagine fatta di atleti che parteciperanno ai Giochi. Il Notiziario della Marina, con questa rubrica, vi presenterà i nostri atleti seguendoli nell'avvicinamento alle Olimpiadi.
Per l'occasione abbiamo incontrato il capitano di vascello Ruggero Battelli, Capo Ufficio Vela e Sport della Marina Militare, per fare un punto, ormai a "giochi" fatti, sui nostri atleti che hanno ottenuto il pass olimpico e che rappresenteranno l'Italia.

L'intervista
al comandante di Marisport, CV Ruggero Battelli

Comandante, chi sono gli atleti della Marina Militare che parteciperanno alle Olimpiadi di Tokyo?
L'anno appena concluso sarebbe dovuto essere l'anno di chiusura di un quadriennio sportivo importante per gli atleti di tutto il mondo e quindi anche per i nostri ragazzi del gruppo sportivo della Marina Militare, che avevano strutturato e programmato la loro vita, sportiva e non, in previsione di una data certa: luglio 2020, le Olimpiadi di Tokyo. Con l'emergenza Covid tutto è slittato di un anno in avanti e le stesse Federazioni Sportive Nazionali hanno rimesso in discussione tutto, alla luce delle nuove date. L'obiettivo è quello di riuscire a individuare gli atleti nella migliore condizione e, laddove possibile, incrementare il numero di quelli selezionati. L'effetto è quello che, ancora oggi, non disponiamo di un quadro certo e consolidato degli atleti della Marina Militare che parteciperanno ai giochi olimpici. E' proprio di questi giorni la notizia che, i primi 2 velisti della Marina qualificati per Tokyo, nonché i più giovani nella loro disciplina, sono Giacomo Ferrari e Giulio Calabrò per la vela olimpica specialità 470.
I due campioni vanno ad aggiungersi alla nostra altra promessa olimpica del canottaggio Giovanni Abagnale. Aspettiamo le prossime competizioni internazionali che vedranno i nostri probabili olimpici impegnati ad ottenere la qualificazione nelle discipline sportive dove siamo presenti con i nostri atleti: canottaggio, nuoto sincronizzato, tuffi, canoa fluviale e ancora nella vela olimpica

Quanto è importante per la nostra Forza Armata rappresentare l'Italia con i propri atleti alle Olimpiadi ?
Per un atleta ottenere la qualifica olimpica è il massimo traguardo raggiungibile, è la più grande ricompensa per il lavoro e i sacrifici svolti quotidianamente. Per la Forza Armata significa raggiungere un obiettivo importante che deriva da un progetto strutturato e dalla programmazione che nasce con la ricerca di un talento attraverso l'arruolamento con il concorso riservato agli atleti VFP4, l'inserimento in uno dei Centri Sportivi Agonistici e l'inizio di un percorso che, sotto il costante e attento lavoro dei nostri tecnici. L'obiettivo è di prepararli per essere selezionati dalle rispettive Federazioni Sportive Nazionali, per entrare a far parte del ristretto gruppo di atleti chiamati a rappresentare l'Italia in ambito internazionale. La risposta è quindi immediata, rappresentare l'Italia nell'ambito sportivo è per noi importante e motivo d'orgoglio, così come quando rappresentiamo il nostro paese negli altri ambiti lavorativi, precipui della nostra Forza Armata.

Che tipo di collaborazione la Marina Militare ha con le federazioni sportive per il raggiungimento di questi grandi traguardi come una selezione olimpica?
La Marina Militare collabora con le Federazioni Sportive in varie forme, fornendo supporto logistico, arruolando atleti e mettendo a disposizione i nostri tecnici qualificati affinché gli atleti, possano allenarsi con serenità e tutto il supporto necessario, che solo una organizzazione solida e strutturata può garantire. Più che di collaborazione ritengo sia più appropriato parlare di sinergie, è "la squadra" che vince e quindi ritengo che la Marina Militare sia, con le Federazioni Sportive ed il CONI, un elemento componente "la squadra".

So che i bilanci si fanno alla fine dei "giochi" ma quali sono le aspettative ai blocchi di partenza?
Per scaramanzia preferisco non sbilanciarmi. Come comprensibile, la speranza è quella di riuscire a qualificare il maggior numero possibile di atleti, e per questo l'intero gruppo sportivo della Marina Militare (atleti, tecnici, e tutto il personale che a vario titolo concorre a garantire il funzionamento di questa organizzazione), si è sacrificato ed impegnato a fondo. Ottenere una qualifica olimpica è già un grande traguardo, significa che abbiamo lavorato bene, mettendo i nostri atleti nelle migliori condizioni di lavoro per riuscire a "strappare il "biglietto per le Olimpiadi".
In ogni caso ciò che è più importante è che la nostra Forza Armata, anche nell'ambito sportivo, abbia fornito il proprio silente e fattivo contributo per rappresentare i colori dell'Italia.

Il faro fu costruito nel 1843 in seguito agli accordi intercorsi con la Francia per l'illuminazione delle Bocche di Bonifacio

Isola Razzoli, faro d'altura

di Fabio Dal Cin

Caratteristiche generali

Lat.: **41° 18' Nord**
Long.: **09° 20' Est**
Comando Zona Fari:
La Maddalena
Funzione del segnalamento:
Faro di altura
Altezza del piano focale sul livello medio mare: **77 metri**
Portata nominale sorgente principale:
19 mg
Caratteristica:
luce bianca con settore rosso
Anno di costruzione : **1974**
Tipologia costruttiva:
Torre tronco – conica in pietra naturale

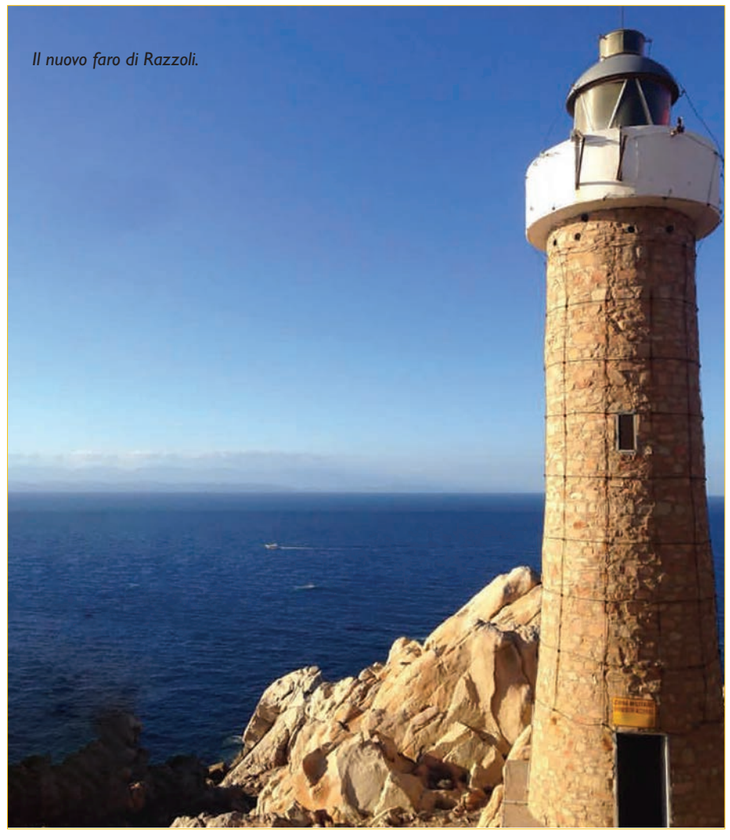
Terminata la sosta lavori presso la base navale della Spezia, è tempo di ripartire: costeggeremo la Corsica, attraverseremo le insidiose ma affascinanti Bocche di Bonifacio, tratto di mare che divide la Sardegna dalla Corsica caratterizzato da condizioni meteo quasi sempre impegnative, per conoscere la storia di un segnalamento marittimo attivato il 25 giugno 1974, di responsabilità del Comando Zona Fari La Maddalena e la cui storia risale alla prima metà del 1800. Ci troviamo precisamente nel solitario isolotto di Razzoli sul quale, secondo i cronisti dell'epoca, gli abitanti conducevano una vita primitiva, con modeste fantasie, commoventi speranze. Ad accoglierci è una luce a lampi bianchi con settori rossi, la cui sorgente sovrasta una torre tronco – conica in pietra naturale distante 20 metri, sul rilevamento 352°, dal vecchio fabbricato a tre piani del faro, dipinto a fasce bianche e nere. L'isola di Razzoli, racconta il "Notiziario" è "estremamente isolata, sulle Bocche di Bonifacio, isola disabitata a 8 miglia dalla Maddalena. Il faro è collegato alla banchina approdo da strada dissestata lunga 1.050 metri e larga 2,50 metri". L'inoltro dei materiali – continua il "Notiziario" – è assicurato via mare navigando per circa 8 miglia dalla Maddalena all'isola omonima. All'inizio del percorso che conduce al faro, vi è un capannone e, a pochi passi, una tomba che versa in cattive condizioni e avvolta da diverse leggende, tra le quali quella legata alla Semillante, fregata della Marina Imperiale francese, naufragata nel febbraio 1855 a Lavezzi – isola della Corsica a poche miglia da Razzoli – a causa di un fortunale di eccezionale intensità. Si narra infatti, che dei 750 uomini di equipaggio deceduti in quella tragedia, due siano seppelliti proprio in quella tomba. Il vecchio faro

fu attivato dal Regio Ufficio del Genio Civile del Regno di Sardegna nel 1845 e sappiamo, consultando i documenti d'archivio, che vi furono assegnati in ruolo di supporto ai faristi Menelik e Martina, due asinelli, animali largamente impiegati per il trasporto dei materiali in quel periodo storico. Prima dell'arrivo sull'isola dell'energia elettrica, evento che risale al luglio del 1962, il segnalamento era alimentato da acetilene, gas che richiedeva molta attenzione e competenza per la sua gestione e che nelle fasi di accensione e funzionamento, richiedeva l'intervento di molto personale. Erano tre le famiglie che vivevano al seguito dei "fanalisti" (i faristi di oggi) assegnati in quel luogo impervio. Il Notiziario racconta che per essere impiegati in questo sito era richiesta elevata abilità marinaresca e, in sostanza, l'arte dell'arrangiarsi in quanto terreno non coltivabile in zona particolarmente ventosa e con ridotte possibilità di pastorizia. A far comprendere cosa significasse vivere su quell'isola, ci viene in soccorso un articolo pubblicato nel 1958 sul Corriere della Sera: nel testo, tra gli aneddoti sulla difficile vita delle famiglie nei fari, emerge la storia di Albertina, ragazzina di 16 anni figlia di un fanalista, la quale alla domanda "c'è qualcosa che desidera più di tutto?" rispose "la luce elettrica, si avrebbe il frigorifero, ci si terrebbe la carne, il pesce, la verdura, la frutta. Ora si mangia solo roba in scatola". Tra vita che scorre, disagi, ma anche forte senso del dovere, leggiamo sul Notiziario che "nel marzo del 1969, a causa delle lesioni dei muri perimetrali del vecchio edificio, provocate dai gruppi elettrogeni, le disagiate difficoltà di mantenere il personale a turno sul posto, è stato spento il faro principale, dichiarato non più abitabile il caseggiato ed è stato attivato il FIR con portata ridotta, settore rosso di 14° su Isola di Lavezzi con ritiro del personale dal segnalamento.". Nel marzo del 1974, date le pessime condizioni del vecchio e grande caseggiato, l'onerosità per interventi di straordinaria manutenzione per le difficoltà logistiche, è stata costruita a metri 20 per 352° dal grande fabbricato del vecchio faro, una nuova torre tronco – conica, in pietra naturale e priva di intonaco esterno, alta metri 12."

La nuova torre, attivata il 25 giugno del 1974, assolve tutt'oggi il suo delicato compito di vigilare sulle Bocche di Bonifacio, condivide con il vicino faro francese dell'isola di Lavezzi il ricordo del naufragio della fregata Semillante e osserva le rovine di ciò che resta del vecchio fabbricato ottocentesco. Al nostro "Notiziario" invece, spetta il compito di impedire che le storie personali dei nostri fanalisti e i sacrifici delle loro famiglie vengano dimenticate e che ne venga custodita la memoria. Il viaggio prosegue, e accompagnati da una brezza tesa da nord-ovest facciamo vela in direzione dello Stretto di Messina per poi dirigere verso nord e ritornare in mar Adriatico, per sostare nella terz'ultima tappa del nostro itinerario alla scoperta del mondo dei Fari d'Italia.

Il sentiero che conduce al faro.

In alto il sentiero che conduce al faro, circa un km di tracciato che serviva a trasportare il materiale combustibile e le derrate alimentari fin sulla cima; nelle altre foto il nuovo faro di Razzoli e la vecchia struttura ormai abbandonata.



Il nuovo faro di Razzoli.

Il vecchio faro di Razzoli.

Prodotti marini
galleggianti e costieri

- **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**

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

FLOATEX

WWW.FLOATEX.COM

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

IALA

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

www.floatex.com

ABBONATI

compila con i tuoi dati il bollettino di conto corrente e inviaci la ricevuta di pagamento per email a: notiziario.marina@gmail.com

CONTI CORRENTI POSTALI - Ricevuta di Accredito — BancoPosta

sul C/C n. 001028881603 di Euro 20,00

TD 123 IMPORTO IN LETTERE VENTI/00

INTESTATO A
DIFESA SERVIZI SPA

CAUSALE
ABBONAMENTO AL NOTIZIARIO
DELLA MARINA

ESEGUITO DA

VIA - PIAZZA

CAP — LOCALITÀ

BOLLO DELL'UFFICIO POSTALE
codice bancoposta

IMPORTANTE: NON SCRIVERE NELLA ZONA SOTTOSTANTE!
importo in euro — numero conto — tipo documento

123>

M4L CH 885 - M4L 12401A - EL 1/10 - EP1900/EP1909 - SL [1]

CONTI CORRENTI POSTALI - Ricevuta di Versamento — BancoPosta

sul C/C n. 001028881603 di Euro 20,00

IMPORTO IN LETTERE VENTI/00
INTESTATO A
DIFESA SERVIZI S.P.A.

CAUSALE
ABBONAMENTO AL NOTIZIARIO
DELLA MARINA

ESEGUITO DA

VIA - PIAZZA

CAP — LOCALITÀ

BOLLO DELL'UFFICIO POSTALE

CERCO UN UOVO AMICO!

NOI, TU, QUELLI CON L'IMBUTO

ACCORCIA LA DISTANZA VERSO LA GUARIGIONE
REGALA LE UOVA DEL BAMBINO CON L'IMBUTO

Associazione Italiana per la Lotta al Neuroblastoma

Associazione Italiana per la Lotta al Neuroblastoma Onlus - Istituto G. Gaslini Genova

Tel. 010 6018938 • pasqua@neuroblastoma.org • www.neuroblastoma.org

Grazie alla preziosa collaborazione di:

Hewlett Packard Enterprise · Alliance Healthcare · DeAGOSTINI · LEONI

Con il patrocinio di: Stato Maggiore della Difesa · Polizia di Stato · Guardia di Finanza · Vigili del Fuoco · Assoarma · Associazione Nazionale Carabinieri · Associazione Nazionale Alpini · Associazione Polizia Locale

DE JORIO
DESIGN INTERNATIONAL

1960/70

1961 Guglielmo Marconi
1964/65 Roma - Angelina Lauro - Achille Lauro
1975 Mohamedia
1975/80 Carla C. - Federico C.

1990

1990 Enrico Costa - Eugenio Costa - Costa Marina
1991 El Bravo
1992 Sunrise - Costa Allegra
1993 GNV Majestic - Shannaz
1994 GNV Splendid
1995 Sun Princess
1996 Minerva - GNV Fantastic
1997 Dawn Princess
1998 Disney Magic - GNV Excellent - GNV Victory
1999 GNV Excelsior - Tirrenia Vincenzo Florio

2010

2010 MSC Magnifica
2012 MSC Divina
2013 MSC Preziosa - Super Yacht
2015 Mega Yacht
2016 Saffron
2017 MSC Meraviglia - MSC Seaside
2018 San Lorenzo Yacht - MSC Seaview
2019 MSC Bellissima - MSC Grandiosa

2019
BORN OF DE JORIO LUXURY & YACHT PROJECTS

DE JORIO LUXURY
2020 MSC Virtuosa
2023 MSC Luxury Class I

2020
ON DELIVERY

DE JORIO DESIGN
2021 MSC Evo I
2022 MSC World Class I
2023 MSC Evo II

1956
FOUNDATION OF STUDIO DE JORIO

90's
MARCO AND VITTORIO JOINED STUDIO DE JORIO

1980

80' Costa Lines
1981 Cheyenne 90
1984 Stalca II
1985 Blue Shadow - Costa Riviera
1986 Ausonia - Luisella
1987 Eugenio Costa
1988/89 Costa Romantica - Costa Classica

2000

2000 Minoan Knossos Palace - M/N Cavour
2001 Tirrenia Raffaele Rubattino - Tirrenia Bithia - Minoan Festos Palace - Minoan Olympia Palace
2002 Minoan Europa Palace - Tirrenia Janas - GNV Superba
2003 GNV Suprema - Tirrenia Athara - MSC Lirica
2004 Progettazione aree interne Portaerei Cavour
2004 MSC Opera - Tirrenia Nuraghes
2005 Tirrenia Sharden
2006 MSC Musica
2007 Cruise Roma - MSC Orchestra - GH Tenacia - GH Coraggio - GH Audacia - GH Forza
2008 Cruise Barcelona - MSC Poesia - MSC Fantasia
2009 Cruise Europa - MSC Splendida
2009 MSC Magnifica