



NOTIZIARIO della MARINA

ANNO LXVII - GENNAIO 2021 - € 2,00





CAMPANELLA IMPIANTI

MECHATRONICS & FIRE FIGHTING SYSTEMS

www.campanellaimpianti.it



Ricerca, sviluppo e innovazione tecnologica, costituiscono parte dei pilastri su cui fondare le basi essenziali nel processo di costruzione di un'economia. Ne è testimone la politica comunitaria che ha considerato questi fattori fondamentali per rendere l'Unione Europea, competitiva sul mercato mondiale anche nel settore difesa. La sicurezza internazionale rappresenta, nella dimensione industriale, una prospettiva di rilancio e crescita dell'economia nazionale e internazionale. Il rapporto di cooperazione bilaterale, sul piano industriale, rinforza e alimenta gli ottimi rapporti con la US Navy e, al contempo, consente ad aziende italiane di continuare a esprimere, verso il mercato statunitense, le capacità produttive nazionali. Le relazioni tra Italia e Stati Uniti si fondano nella storia e le importanti cooperazioni industriali transatlantiche vedono ad esempio - con il programma sugli aerei da combattimento di 5^a generazione e l'adeguamento della portaerei Cavour agli standard F-35B - il coinvolgimento di numerose imprese che hanno potuto espandere il proprio campo di azione negli Stati Uniti, permettendo all'Italia di guardare con soddisfazione e ambizione a nuove future opportunità di collaborazione.

Il nuovo anno, celebrativo del 160° anniversario della Marina, si è aperto come ha ricordato il capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone, con l'appuntamento e la partenza della portaerei Cavour per gli Stati Uniti. "Un'impresa strategica per il Paese che, nel primo semestre, consentirà il conseguimento della certificazione per l'impiego da bordo dei nuovi F35-B della Marina; un passo indispensabile per raggiungere, in ottemperanza alle direttive del ministro della Difesa, la capacità operativa iniziale della portaerei entro il 2024. A quest'ultima - prosegue l'ammiraglio Cavo Dragone - dovrà affiancarsi quella più specifica di amalgama con l'intera forza marittima".

A salutare, nel golfo di Taranto, il comandante e l'equipaggio della nave ammiraglia della Marina Militare, in partenza per la Campagna *Ready For Operations* negli Stati Uniti d'America dove acquisirà la necessaria certificazione, il ministro della Difesa Lorenzo Guerini, accompagnato dal generale Enzo Vecciarelli, capo di Stato Maggiore della Difesa, dall'ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone e dall'ammiraglio Paolo Treu, Comandante in capo della Squadra navale.

La portaerei Cavour rappresenta la massima espressione del potere aeronavale e della *naval diplomacy* del Paese, nonché la sintesi della proiettabilità e delle capacità di comando e controllo del potenziale militare italiano. In tal senso lo strumento militare può vantare di avere in organico una portaerei con una componente aerea aerotattica imbarcata, aspetto questo che rappresenta una peculiarità di poche nazioni nel mondo, e nell'ambito dell'Unione Europea una capacità espressa solo da Italia e Francia (considerata l'uscita del Regno Unito dall'UE).

Con l'impiego del velivolo F-35B a bordo della portaerei Cavour sarà possibile compiere missioni complesse in modo più efficace e in sicurezza. Grazie all'elevato contenuto tecnologico dei sistemi di bordo e alla moderna sensoristica, che fornisce al pilota una *Situational Awareness* completa e aggiornata (*sensor fusion*), questo nuovo velivolo proietta la Marina e la Difesa verso un futuro di nuove capacità "sul mare e dal mare" e rappresenta un vero passo avanti in termini di capacità esprimibili rispetto alla terza o quarta generazione di velivoli.

La componente operativa della Marina non si esaurisce con il proprio assetto naturale, la nave, ma si completa con il ventaglio di forze specialistiche che rendono lo strumento aeronavale versatile e flessibile. Tra tutte, ricordiamo in questo numero, le Forze Speciali del Gruppo Operativo Incursori del Comsubin. Nell'articolo dal titolo "il giorno in cui tutto prende forma", l'Allievo riesce a comunicare le proprie emozioni e ci descrive lo stato d'animo di questi marinai "speciali" nella cerimonia della consegna dell'ambito basco verde.

"Siete arrivati a un punto della vostra carriera estremamente significativo, entrate a far parte di un'élite ristretta e di spicco, di cui tutti quanti sono orgogliosi" afferma il capo di Stato Maggiore intervenuto alla cerimonia di brevetto per otto nuovi Incursori.

In questo numero scopriremo insieme il grande equipaggio marinai della Lega Navale Italiana. Il neo presidente, ammiraglio Donato Marzano, ci racconta in un'intervista le sue emozioni, il presente e il futuro dell'Ente istituzionale strettamente legato alla Marina Militare. Una Lega Navale dalle mille sfaccettature che opera dalla diffusione della conoscenza degli sport nautici e della cultura marinara, con particolare attenzione ai giovani, al volontariato e all'inclusione sociale.

Non poteva mancare un viaggio nella storia: la nascita 160 anni fa della Marina Militare prima dell'Unità d'Italia e la locomotiva 835.237, una minuziosa opera di recupero e restauro che ha permesso dopo 51 anni di inattività di tirare a lucido uno dei prodotti più innovativi del secolo scorso, oggi in esposizione nel piazzale antistante alla Mostra Storica dell'arsenale a Taranto.

Tante altre curiosità potrete scoprirle da soli, leggendo le prossime pagine.

Buona lettura.

Il partner ideale nella progettazione, realizzazione e manutenzione di sistemi di sicurezza antincendio

Campanella Impianti è un'impresa con un'esperienza di oltre 35 anni nella prevenzione incendi e nella realizzazione e manutenzione di apparecchiature elettroniche ed elettromeccaniche, ad elevato contenuto tecnologico per l'automazione e la sicurezza degli impianti civili ed industriali.

Via Turi 16, Castellana Grotte (BA)

(+39) 080.876.07.04

info@campanellaimpianti.it

campanellaimpianti@pec.it





AUTOMOTIVE



MOTORSPORTS



AEROSPACE



R&D



DEFENSE



BESPOKE

**We are more
than just
a supplier**

CARBON DREAM S.p.A.
compositi avanzati per la Difesa

via F. Melotti, 16 - loc. Sambuca
50028 Tavarnelle Val di Pesa (FI) - ITALY
P.IVA/VAT Nr.: 05974290487
tel. +39 055 807 0309 – fax +39 055 807 03098
www.carbondream.com

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

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



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

DIRETTORE RESPONSABILE
Antonio COSENTINO

REDAZIONE

Luciano REGINA, Pasquale PRINZIVALLI,
Emanuele SCIGLIUZZO

DIREZIONE E REDAZIONE

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

NORME PER LA COLLABORAZIONE

La collaborazione è aperta a tutti, gli elaborati, inediti ed esenti da vincoli editoriali, esprimono le opinioni personali dell'autore, che ne assume la responsabilità. La Direzione si riserva il diritto di dare agli articoli il taglio editoriale ritenuto più opportuno. Gli articoli, concordati con il Direttore, dovranno essere corredati di foto (formato .tif o .jpg, di dimensioni minime 18 x 13 cm, con risoluzione a 300 dpi) e didascalie esplicative; gli elaborati dovranno essere redatti evitando l'uso di acronimi, che eventualmente vanno esplicitati. L'accoglimento degli articoli o proposte di collaborazione non impegnano la Direzione alla pubblicazione né 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 febbraio 2021



SOMMARIO

gennaio 2021

- 1 **L'editoriale**
di Antonio Cosentino
- 4 **Ready for Operations**
di Rosario Naimo
- 10 **Operazione Atalanta**
di Corrado Campana
- 14 **Il giorno in cui tutto prende forma**
di l'Allievo
- 18 **La Lega Navale Italiana, l'opportunità per conoscere e amare il mare**
di Antonio Cosentino
- 27 **La storia del Notiziario della Marina**
- 31 **17 novembre 1860: la Marina Militare nasce prima dell'Unità d'Italia**
di Marco Sciarretta
- 35 **Prossima fermata: arsenale di Taranto**
di Osvaldo Marchese
- 40 **Una finestra sulla storia**
di Fabio Dal Cin
- 44 **La sala storica dell'Aviazione navale italiana**
di Michele Cosentino
- 48 **Milano contro l'inquinamento marino**
di Emanuele Scigliuzzo
- 50 **Il faro di Roma**
di Paolo Giannetti
- 52 **Il faro di atterraggio nella città di Livorno**
di Fabio Dal Cin
- 54 **Dicono di noi...**
di Alessandro Lentini

Ready for Operations

La Campagna in USA: una missione a valenza
"strategica" per la portaerei Cavour

di Rosario Naimo



Le linee guida per il 2021 del capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone, si aprono con l'annuncio del primo impegno della Forza Armata: l'approntamento e la partenza a fine gennaio (il 28 da Taranto) della portaerei Cavour per gli Stati Uniti, destinazione Norfolk, Virginia, costa atlantica. "Un'impresa strategica per il Paese - si legge - che, nel primo semestre, consentirà il conseguimento della certificazione per l'impiego da bordo dei nuovi F-35B della Marina; un passo indispensabile per raggiungere, in ottemperanza alle direttive del Ministro della Difesa, la capacità operativa ini-

*Nave Cavour, la nave ammiraglia della Marina Militare in navigazione.
(foto di repertorio)*

ziale della portaerei entro il 2024, a quest'ultima, dovrà affiancarsi quella più specifica di amalgama con l'intera forza marittima". Un evento che cade nella ricorrenza del 160° anniversario della Marina, 10 anni di impiego del Cavour quale nave ammiraglia, del 30° compleanno del Gruppo Aerei Imbarcati e a 30 anni dal primo appontaggio dell'AV8 sul ponte di nave Garibaldi (agosto 1991) e che permetterà l'operatività da bordo anche del terzo *Joint Strike Fighter* in consegna nell'anno alla Forza Armata. Un importante e complesso salto gene-

razionale quello che l'F-35B richiede e per il quale la Marina, in accordo con le direttive del Ministro della Difesa, sta producendo sforzi al fine di allineare l'operatività dello strumento aeronavale, in piena cooperazione "con i gruppi portaerei della US Navy e delle Marine di Regno Unito e Francia" ribadisce l'ammiraglio Cavo Dragone che sottolinea, altresì, come "questi impegni, ad elevatissimo contenuto tecnico-operativo" siano "fondamentali per rafforzare il peculiare potenziale *expeditionary* abilitante per tutto lo strumento militare nazionale". La *Ready For Operations* (RFO), così come è stata battezzata la campagna negli Stati Uniti di nave Ca-



Il ministro della Difesa Lorenzo Guerini si è recato a bordo della portaerei Cavour, per rivolgere il suo saluto all'equipaggio e al comandante della nave ammiraglia della Marina Militare, partita per gli Stati Uniti d'America dove acquisirà la certificazione per operare con l'F35-B.

“ La convergenza di intenti tra Italia e Stati Uniti sul reciproco rafforzamento e integrazione delle proprie forze navali 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. Vi recherete negli Stati Uniti, una grande nazione con cui il nostro Paese ha un legame profondo, che si fonda sulla storia, sulla condivisione di valori, sulla cultura e sui legami umani.

Il rapporto transatlantico riveste un ruolo essenziale per l'Italia nello scenario internazionale e nella cornice di sicurezza collettiva della Nato. Vi chiedo di essere attori protagonisti di questo rapporto e di contribuire a rafforzarlo ulteriormente ”

pour, costituisce una pietra miliare per l'integrazione dei primi velivoli JSF nella variante a decollo corto e atterraggio verticale (Short Take Off and Vertical Landing – STOVL) F-35B che andranno progressivamente a sostituire gli AV-8B Plus, ai fini dell'indispensabile rinnovamento della strategica capacità operativa della portaerei, a sostegno del rango e della credibilità internazionale del Paese. Per l'appuntamento, l'Unità ha recentemente terminato il com-

plesso iter di adeguamento ai nuovi standard richiesti, avviando così una vera e propria rivoluzione tecnologica. All'arrivo in Virginia, nave Cavour opererà anche con il primo nucleo di personale della Marina abilitato all'impiego del JSF a seguito dell'addestramento propedeutico svolto presso la base dei Marines di Beaufort nell'ambito di un

accordo bilaterale con gli USA denominato Pooling Implementing Arrangement (PIA). Un processo che porterà nave Cavour a conseguire, dopo la certificazione per l'impiego degli F-35B, anche la "Initial Operational Capability" (IOC) entro la fine del 2024, quando la Marina avrà a disposizione 8 velivoli e 12 piloti. L'iter si concluderà con l'acquisizione della "Final Operational Capability" dopo la consegna del quindicesimo e ultimo velivolo. Tale processo di integrazione consentirà di rinnovare lo strumento strategico della Portaerei che, grazie all'integrazione del nuovo sistema d'arma di 5^a generazione, permetterà all'Italia, insieme alla Francia, di assicurare anche all'Europa, oltre ai rispettivi paesi una pregiata capacità di nicchia.



Il ministro della Difesa, onorevole Lorenzo Guerini, durante il suo discorso a bordo di nave Cavour. La portaerei in navigazione ripresa dall'alto. Nelle pagine a seguire il comandante della portaerei, capitano di vascello Giancarlo Ciappina e alcuni scatti della partenza dell'Unità per l'Operazione.

Intervista al comandante di nave Cavour, capitano di vascello Giancarlo Ciappina



Quale è la missione della portaerei Cavour negli USA?

La missione è contenuta nel nome stesso della Campagna: "Ready for Operations". Infatti, negli States, nave Cavour consegnerà le certificazioni previste per operare con il nuovo velivolo F-35, nella variante a decollo corto e atterraggio verticale, ovvero la versione "B", erede dell'AV-8B Plus "Harrier". L'integrazione con il nuovo velivolo, conferirà alla Squadra navale un potenziale di "power projection" di primissimo ordine nel panorama mondiale, nonché unico tra tutte le marine UE. In sintesi, nave Cavour si appresta a svol-

gere un grande passo con importanti risvolti sul piano strategico-militare per la Difesa e per il Paese.

Come si svolgerà la traversata oceanica della portaerei Cavour?

La Portaerei mollerà gli ormeggi dalla Base Navale di Taranto a fine gennaio. Dopo una attività addestrativa al largo della Sicilia, volta a consolidare i team funzionali di bordo, in primis accogliendo a bordo i velivoli AV8-B di Grupaer, dirigeremo per il suggestivo transito delle "Colonne d'Ercole". Oltre? Un'attività tutta nuova: l'emozionante

traversata oceanica dell'Atlantico condurrà il Cavour in Virginia, a Norfolk verso la metà di febbraio. Lì, avrà inizio l'intensa attività di certificazione con operazioni di decollo e appontaggio del nuovo velivolo F-35B. Ci aspettiamo una navigazione molto impegnativa, il cui fascino ravviverà e corroborerà il senso di appartenenza e lo spirito di corpo dell'equipaggio, sentimenti che animano ogni marinaio della Squadra navale.

Come si è preparata la portaerei Cavour per l'attività in USA?

Dall'inizio del 2019, con la sosta lavori

presso l'arsenale Militare di Taranto, la portaerei Cavour ha intrapreso un intenso programma di ammodernamento e adeguamento agli standard dei nuovi velivoli F-35B. A termine lavori, sancito con l'entusiasmante transito del canale navigabile a Taranto il 6 maggio del 2020, la portaerei ha svolto un periodo di addestramento in mare propedeutico alla Campagna negli USA.

Ora, superate le difficoltà legate alla pandemia COVID-19 grazie all'osservanza di procedure di isolamento volte a garantire la vivibilità a bordo in sicurezza, l'Unità è pronta per affrontare questa nuova sfida oltreoceano.



Operazione Atalanta

In occasione della visita a bordo di nave Martinengo, dell'ambasciatore italiano a Madrid Riccardo Guariglia, un focus sulle recenti attività delle unità italiane impegnate nella missione a guida unione europea

di Corrado Campana



Il 16 dicembre scorso, in occasione della sosta tecnica della fregata Martinengo nella base navale di Rota in Spagna, l'ambasciatore d'Italia a Madrid Riccardo Guariglia ha voluto manifestare la sua vicinanza e ammirazione, per l'impegno a favore dell'Italia e della comunità internazionale, all'equipaggio della nave ed al contingente italiano in servizio presso il Comando dell'Operazione Atalanta, co-ubicato all'interno dell'installazione militare. Nell'ambito di

un programma di visite condensato in una sola giornata, l'ambasciatore Guariglia si è trasferito in mattinata da Madrid a Rota per un incontro con il comandante ed una rappresentativa dell'equipaggio di nave Martinengo – una delle moderne unità navali del programma italo-francese “fregata europea multi-missione” (FREMM) – che, nella rotta di rientro in Patria dopo alcuni intensi mesi di attività antipirateria nel golfo di Guinea, stava effettuando una breve

sosta logistica presso la base navale nel golfo di Cadice, grande complesso militare marittimo condiviso tra la Marina militare spagnola e la US Navy. La visita al quartier generale dell'Operazione Atalanta di Rota è stata la tappa successiva che ha permesso al diplomatico italiano di incontrare il comandante dell'Operazione, maggiore generale dei Marines spagnoli Antonio Planells Palau, il vice comandante, il contrammiraglio Corrado Campana e tutto il personale

nazionale permanentemente operante presso il relativo staff. Con l'occasione l'ambasciatore è stato aggiornato sui più recenti sviluppi di questa importante operazione marittima a guida Unione Europea, attivata nel dicembre 2008 con compiti di anti-pirateria e di protezione alle navi mercantili che operano per il *World Food Program* nella regione del Corno d'Africa – golfo di Aden e Oceano Indiano occidentale – per il contrasto delle preoccupanti

condizioni di rischio per la sicurezza marittima favorite dall'ormai pluriennale decadimento delle funzioni istituzionali da parte della Somalia, tra cui il controllo degli spazi marittimi sovrani. Dopo aver raggiunto le rispettive posizioni nello schema opportunamente pianificato per assicurare le previste distanze di sicurezza, l'ambasciatore Guariglia, l'Addetto Militare a Madrid – capitano di vascello Simone Malvagna – e i militari italiani del comando UE di Rota hanno posato per una foto ricordo. La temporanea rimozione, al momento dello scatto, della mascherina – emblema dei rischi di un'emergenza pandemica ancora, purtroppo, presente e sempre tenuta in doverosa considerazione in tutte le fasi

della visita – ha regalato alla compagine Tricolore un momento di fugace “normalità”, nella consapevolezza delle reciproche responsabilità nell'assicurare, comunque, la continuità delle rispettive funzioni – istituzionale per l'ambasciatore e operativa per il comando di Atalanta – malgrado le contingenze. Prima dell'ingresso nel porto militare spagnolo, nave Martinengo partita dall'Italia il primo settembre scorso, ha operato senza soluzione di continuità nelle turbolenti acque del Golfo di Guinea, porzione di Oceano di oltre un milione di miglia quadrate, su cui si affacciano venti paesi lungo seimila chilometri di costa, storicamente nota per preoccupanti episodi di *armed robbery* nelle



acque costiere e più recentemente oggetto di un preoccupante incremento degli atti di pirateria. Il Martinengo, seconda unità della Marina ad operare in quelle acque nel 2020, dopo l'attività svolta dalla fregata Luigi Rizzo da febbraio ad aprile scorsi, con la propria azione ha contribuito concretamente alla promozione e salvaguardia dell'ampio diversificato e distribuito sistema di interessi nazionali che trovano nella dimensione marittima il preminente e principale dominio di riferimento. Con 16.500 miglia percorse, circa 150 ore di volo e più di 500 navi mercantili monitorate, di cui 87 italiane o appartenenti all'armatoria nazionale,

nave Martinengo, con a bordo due moderni elicotteri SH-90 e relativa componente dell'Aviazione Navale, nonché 3 battelli pneumatici ed un team specialistico di operatori della Brigata Marina San Marco, ha operato in favore della tutela della libera circolazione delle merci via mare e della libertà di navigazione in un'area di diretto interesse non solo nazionale, intervenendo efficacemente in numerosi scenari operativi. Il Martinengo è, infatti, proficuamente intervenuto più volte in soccorso a mercantili oggetto di attacchi pirateschi nelle acque del Golfo di Guinea. La prima volta il 22 ottobre, a supporto

della motonave Errina della compagnia Smart Tankers con sede a Pireo, sotto attacco dei pirati. La seconda volta, operando in coordinamento con la Marina del Benin, al largo delle coste di questo Stato africano in soccorso del mercantile Tom Alexandra battente bandiera Singapore sotto attacco. Il 14 novembre scorso il Martinengo si era ripetuto in soccorso del mercantile Zhen Hua 7, battente bandiera liberiana e armato da equipaggio cinese, con un marittimo ferito durante l'attacco piratesco da colpi d'arma da fuoco alle gambe, che è stato stabilizzato dal personale sanitario della nostra Marina e successivamente trasferito con l'elicottero di bordo presso

adeguata struttura ospedaliera nella vicina località di Sao Tomé. Già a fine marzo scorso la fregata gemella Rizzo della Marina Militare anch'essa inviata in pattugliamento nel Golfo di Guinea e nelle acque a largo di Nigeria, Ghana, Cameroon, Togo e Benin, aveva sventato un attacco pirata contro un mercantile greco al largo della Nigeria. La pirateria è un fenomeno che si sta manifestando a livello purtroppo globale rispetto alla geografia dei flussi marittimi di rilevanza strategica. Delle quattro principali macro-aree interessate da questo fenomeno, due sono gli storici teatri di azioni piratesche del Sud Est Asiatico – lo Stretto di Malacca e le

acque arcipelagiche tra Indonesia, Malesia, Singapore e Filippine – e il contesto del Centro e Sud America, principalmente nei Caraibi e nel Golfo del Messico. In questo inizio di millennio, per effetto della strettissima dipendenza della prosperità dai flussi commerciali via mare, la pirateria si sta pericolosamente espandendo alle due 'nuove' macro-aree del golfo di Aden e Oceano Indiano – dove, non a caso, è attiva dal 2008 l'Operazione Atalanta dell'Unione Europea – e della costa dell'Africa Occidentale nel Golfo di Guinea Occidentale, oggetto di recentissimi attacchi pirateschi in cui la Marina Militare sta giocando un significativo ruolo di contenimento e contrasto.

Tutti i quattro contesti evidenziati rappresentano aree marittime di cruciale rilevanza strategica per gli interessi globali.

In alto a destra, l'ambasciatore Riccardo Guariglia, il vice comandante dell'Operazione Atalanta a Rota, ammiraglio Corrado Campana, l'Addetto Militare a Madrid, capitano di vascello Simone Malvagna e i militari italiani del comando UE di Rota. In basso al centro, l'ambasciatore Guariglia a bordo di nave Martinengo. Nelle altre foto, gli uomini della Marina Militare, impegnati durante l'Operazione Atalanta ed attività in Golfo di Guinea.





Otto nuovi incursori del Comsubin entrano a far parte delle Forze Speciali della Marina Militare

Il giorno in cui tutto prende forma

L'ultima notte da allievo scorre lentamente, un senso di solitudine mi avvolge nella branda, nessuna attività, nessun test, nessun rumore se non i miei pensieri che scorrono caotici nel ripercorrere tutte le prove, tutti gli sforzi affrontati per arrivare ad oggi. Eravamo 41 aspiranti incursori il primo giorno, inquadrati in sezione davanti all'imponente cancello del Corpo di Guardia del Raggruppamento "Teseo Tesei" prepotentemente chiuso, come a suggerirci che varcare quel confine non fosse per tutti. Oggi siamo solo in 8: i miei pensieri volano ai 33 amici che non hanno superato l'intenso periodo e mi domando cosa stiano pensando proprio adesso, il

giorno in cui tutto prenderà forma. I loro volti, i loro fallimenti mi hanno accompagnato ogni giorno, mi hanno dato la forza di dirmi "non sarò anche io in quella lista". Una lista quasi premonitrice, 33 non è un numero insolito: 33 sono le medaglie d'oro appartenenti ai fondatori del Gruppo Operativo Incursori, quasi ad indicare che il corso *Einherjar* abbia pagato un tributo per ognuno di essi. E' stato un anno molto intenso; il corso non fa sconti a nessuno e lo dimostrano i numeri. Questo evidenzia l'impegno inflessibile perpetrato dagli istruttori, mai un sorriso, mai una pacca, mai un incoraggiamento.

La notte è trascorsa ormai, l'alba di un nuovo giorno attraversa le persiane svelando i volti dei miei colleghi anch'essi insonni: indossiamo le divise con rituale religioso, nessuno parla seppure dentro di noi cresce un'emozione che vorremmo cavalcare, come la nostra gioventù. Ormai è tutto pronto; schierati al "riempimento" vediamo la Bandiera di Guerra condotta da 4 arditi incursori prendere posizione. Il capo di Stato Maggiore, ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone, insieme all'ammiraglio comandante, contrammiraglio Massimiliano Rossi, passano in rassegna tutto lo schieramento. Al loro saluto un brivido percorre il mio corpo. Il silenzio alternato dagli ordini militari pronunciati

dello *speaker* scandiscono i tempi marziali di questa "sacra" cerimonia di brevetta-mento. L'ammiraglio comandante nel suo discorso di apertura cita "Service before self": mai parole più sagge ho sentito dire e poco dopo lo *speaker* pronuncia "Ha inizio la cerimonia di consegna dei brevetti ai frequentatori del 71° corso Ordinario Incursori". Ci siamo: il pensiero vola ai miei cari che a causa delle restrizioni dovute ai protocolli anticovid non hanno potuto presenziare alla cerimonia.

La Spezia, 22 gennaio 2021, presso il Comando Subacquei e Incursori 8 neo-incursori hanno ricevuto l'ambito "basco verde". (foto di Silvio Scialpi)



“ Siete arrivati ad un punto della vostra carriera estremamente significativo, entrate a far parte di una elite ristretta e di spicco, di cui tutti quanti sono orgogliosi ”

Il capo di Stato Maggiore della Marina Militare ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone

Lo speaker continua “Si dà ora lettura degli Ordini del Giorno del Comando per la concessione del brevetto da incursore”, e poi quasi sentenza “Si dà ora lettura del decalogo dell'incursore”. Il silenzio regna e anche la pioggia ha smesso di frastornare la cerimonia. Il direttore della scuola allievi si posiziona d'avanti a noi, apre il decalogo e pronuncia il nostro vangelo. La sua voce squarcia il silenzio. “Primo! Stai zitto!! Secondo! Sii serio e modesto!! Terzo! Non sollecitare ricompense!! Quarto! Sii disciplinato!! Quinto! Non avere fretta di operare, non raccontare a tutti che non vedi l'ora di partire!! Sesto! Devi avere il coraggio dei forti, non quello dei disperati!! Settimo! La tua vita è preziosa, ma l'obiettivo è di più prezioso!! Ottavo! Non dare informazioni al nemico!! Nono! Se prigioniero, sii sempre fiero di essere Italiano, sii dignitoso!! Decimo! Se cadrai mille altri ti seguiranno: da gregario diventerai un capo, una guida un esempio!!” Il silenzio riavvolge lo schieramento. Lo speaker continua “A ciascun allievo verrà ora consegnato il basco verde da incursore”, e vengono annunciati i nostri nomi. Adesso tocca a me: il mio nome risuona nello schieramento, riempio i polmoni di aria e rabbia ed urlo “COMANDI!!!” Mi dirigo verso il capo di Stato Maggiore della Marina per prendere il basco verde ed il brevetto; dietro di lui c'è l'ammiraglio comandante e Nicola, il capo istruttore, che glie li passa come da tradizione. Con aria vitrea scruta i

miei movimenti intento a cogliere qualche imperfezione: per un attimo rivivo tutto l'anno, le incertezze e le paure, per un attimo temo che possa ancora decidere il mio futuro. Seguo con molta attenzione il percorso del basco che passa dalle sue mani a quelle dell'ammiraglio Rossi per poi giungere nelle mie tramite il capo di Stato Maggiore della Marina Militare. E' mio!! Saluto militarmente prendendo congedo: Nicola è lì, dietro di loro, non esprime nessuna emozione. Mi volto in forma marziale e mi dirigo verso l'Istruttore Aiutante per essere definitivamente imbascato. Consegno brevetto e basco nelle sue mani come se gli affidassi tutta la mia vita, prendo il berretto da allievo e lo fiondo nel cesto: questo sancisce il passaggio da allievo a neo incursore di Marina, l'aiutante istruttore, con movimento marziale ripetendo gli stessi movimenti dei nostri padri fondatori, posa il basco sulla mia testa. Contestualmente il boato tradizionale della castagnola risuona in piazzale a suggellare il momento. Silenziosamente e con una leggera corsa mi posiziono nei ranghi degli incursori: oggi il Gruppo Operativo aggiunge 8 nuovi incursori tra le file dei suoi operatori, “Siete arrivati ad un punto della vostra carriera estremamente significativo, entrate a far parte di una elite ristretta e di spicco, di cui tutti quanti sono orgogliosi” pronuncia il capo di Stato Maggiore della Marina nel suo discorso. Queste parole risuonano nella mia mente e adesso inizio a realizzare di

Nelle foto alcuni momenti della cerimonia dell'imbascamento; sopra l'ammiraglio Cavo Dragone.

aver concluso uno dei corsi addestrativi più selettivi al mondo. L'euforia prevale nel nostro intimo, le emozioni non devono trapelare: non fa parte del nostro modo di essere. Silenziosi ci avviamo per la rituale fotografia di fine corso in area comando: per la prima volta potrò entrare nella sala degli Eroi per contemplare i loro volti. Schierati sotto la campana, in posa marziale insieme ai nostri secondi padri, gli istruttori, al comandante delle scuole, al comandante del Comsubin e al capo di Stato Maggiore della Marina Militare attendiamo il primo prezioso scatto fotografico. Il flash dei fotografi ci abbaglia come se fossimo delle star; è una sensazione piacevole, nuova, insolita ma sappiamo già che durerà un istante, perchè dopo torneremo ad essere invisibili e silenziosi. Difatti poco dopo festeggiamo restando soli con gli istruttori, ma sappiamo bene che è già ora di rimettersi a lavorare: terminato il corso ordinario, adesso entriamo nella seconda fase, quella propedeutica, ovvero un altro anno circa di duro addestramento prima di entrare definitivamente a far parte del glorioso Gruppo Operativo Incursori.

L'Allievo



Da oltre 120 anni continua l'opera di diffusione della conoscenza degli sport nautici e della cultura marinara, con particolare attenzione ai giovani, al volontariato e all'inclusione sociale

La Lega Navale Italiana, l'opportunità per conoscere e amare il mare

di Antonio Cosentino

La Lega Navale Italiana è un'associazione dai mille volti che si possono racchiudere in un unico concetto: l'amore incondizionato per il mare. "Gli associati alla Lega Navale – si scriveva in un articolo pubblicato sul numero di gennaio 2019 del Notiziario della Ma-

rina - accettano un codice di volontariato che si esplica in un ambito di appassionati del mare". Fondata nel 1897 con l'obiettivo iniziale di risvegliare una coscienza marinara che in Italia, considerata la sua posizione, non poteva certo mancare, oggi l'Associazione ha

una mission complessa con diversi obiettivi. Su tutti campeggia, in maniera costante nel tempo, quello di trasmettere e valorizzare il rispetto per l'ambiente marino e della cultura ad esso legata. Dalla sua costituzione i soci sono diventati circa 50.000 e la Lega Navale Italiana oggi, può contare su 80 basi nautiche e oltre 260 strutture periferiche fra sezioni e delegazioni, presenti non solo sulla costa, ma su tutto il territorio nazionale.

Sono iscritte, nel Registro del Naviglio LNI, circa 14.000 imbarcazioni che i soci proprietari mettono a disposizione per attività di diporto ma anche per fini didattici e solidali.

Imbarcazioni classe Hansa 303 in regata durante il giro di boa. Questo tipo di imbarcazione, dotata di randa e fiocco, grazie a dei servomeccanismi risulta estremamente stabile e di facile utilizzo rendendo possibile la navigazione a vela anche ai velisti con gravi condizioni di disabilità.

La Lega Navale Italiana, il mare al centro

L'intervista al presidente della Lega Navale Italiana, ammiraglio Donato Marzano

Tarantino, classe 1956, l'ammiraglio di squadra Donato Marzano ha ricoperto nei 44 anni di servizio numerosi incarichi di comando e grande responsabilità, sia in ambito nazionale che internazionale, per ultimo quello di Comandante in Capo della Squadra Navale della Marina Militare e Comandante della Forza Marittima europea EUROMARFOR. Oggi, dopo aver lasciato il servizio attivo, lo incontriamo in una nuova veste, nel prestigioso ruolo di Presidente della Lega Navale Italiana, incarico ricoperto dal 19 agosto 2020 a seguito di decreto di nomina del Presidente della Repubblica.

Ammiraglio, la Lega Navale Italiana ha una lunga storia, da 123 anni è stata promotrice della cultura navale e marinara, nel corso degli anni com'è cambiata e quali sono gli obiettivi?

Per comprendere l'importanza della Lega Navale occorre tornare indietro nel tempo e approfondire lo spirito che spinse un gruppo di illuminati a fondarla a La Spezia 123 anni fa, con lo scopo principale di portare all'attenzione del Paese l'importanza del mare e della marittimità in tutte le sue forme.

Il nostro Paese vanta una storia e delle tradizioni uniche legate al mare ma, purtroppo, anche una certa forma di "cecità marittima", meglio nota nel mondo anglosassone come "sea blindness". Nonostante siano trascorsi diversi anni il quadro non appare molto differente e, quindi, anche oggi la Lega Navale si conferma un Ente pubblico a carattere associativo assolutamente attuale nella diffusione e promozione della conoscenza del mare e delle acque interne, degli sport marinareschi,



L'ammiraglio Donato Marzano, neo presidente della Lega Navale Italiana, racconta le sue emozioni, il presente e il futuro dell'Ente istituzionale strettamente legato alla Marina Militare

della cultura e della tradizione marittime, della protezione ambientalista. Contrastare in sintesi il citato diffuso disinteresse, a partire dalle giovani generazioni, sostenere l'opportunità di vivere il mare e utilizzare al meglio le relative opportunità che esso offre per tutti, giovani e diversamente giovani, sostenendo la fruizione del mare per tutti i cittadini, con particolare attenzione alle categorie sociali meno agiate ed ai diversamente abili. Mettersi al servizio degli altri, specialmente dei giovani, per avvicinarli al nostro ambiente. In particolare (ma non solo) vela, canoa e canottaggio, dove i migliori che frequentano i nostri corsi spesso continuano l'attività agonistica ai massimi livelli nazionali e internazionali. In questa prospettiva la Lega, quale Ente pubblico di riferimento nel panorama marittimo nazionale, articola la propria azione secondo quattro "assi di riferimento". La pratica degli

sport nautici ed il diporto per i giovani, sin dall'inizio dell'era scolastica con particolare riferimento all'avvicinamento al mare e all'ambiente lacustre, alle discipline sportive, allo sviluppo di una cultura marittima con il necessario senso di rispetto per l'ambiente. Giovani che è più facile avvicinare alle pratiche sportive, mentre è più complesso sensibilizzarli sull'importanza del mare per il benessere economico e sociale del nostro Paese. In tal senso, ritengo necessario un coinvolgimento sempre maggiore delle scuole, delle Università quale luogo di cultura per educare i giovani alla "marittimità". Il sostegno alla fruizione del mare da parte delle categorie sociali meno agiate e delle persone diversamente abili, nello spirito di una massima inclusione sociale. Ed infine, non di minor importanza, il pieno contributo alla salvaguardia dell'ambiente marino e lacustre, finalizzato

a diffondere la cultura del massimo rispetto per l'ambiente.

Tutto ciò si svolge quotidianamente grazie allo spirito di collaborazione con le Istituzioni, a partire dai Dicasteri di riferimento, il Ministero della Difesa (anche attraverso la Marina Militare e il Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera) ed il Ministero dei Trasporti, Ministeri dell'Ambiente e delle Risorse Agricole e Forestali, ma anche con le Autorità locali, con il CONI, il CIP e le Federazioni sportive, con le organizzazioni incluse nel cluster marittimo, con le Università, i Centri di ricerca e le scuole.

Nonostante gli oltre 120 anni di vita, la missione della Lega Navale Italiana rimane assolutamente necessaria, incentrata sull'opera dei suoi soci, che, oggi come allora, costituiscono il vero "motore propulsore" delle nostre attività.



Lei è il 26esimo presidente, con la sua nomina continua il legame tra la Marina Militare e la Lega Navale, qual è il trait d'union tra la Forza Armata e l'Associazione?

Il trait d'union è il mare. Ho accettato di fare il presidente della Lega Navale perché ho sempre amato il mare in tutti i suoi aspetti, non solo in quelli correlati al mio servizio in Marina, oltre a essere profondamente convinto del valore della Lega navale per la diffusione della cultura marittima in Italia.

Nel periodo in servizio mi occupavo essenzialmente di difendere la libertà di navigazione e gli interessi strategici ed economici nazionali sul mare. Negli ultimi anni ho avuto poi modo di instaurare proficui rapporti di collaborazione con il cluster marittimo nazionale, con le Università e con molte organizzazioni interessate all'ambiente marittimo, prodigandomi per sensibilizzare le Istituzioni ed ogni mio interlocutore sull'importanza del mare per un paese a vocazione marittima come l'Italia. Tutta la nostra economia non potrebbe andare avanti senza la libertà di navigazione, pensiamo poi all'importanza del Mar Mediterraneo nella strategia dei flussi delle merci per una penisola in esso proiettata. Ma tutto ciò oggi è ancora poco conosciuto, quasi come 123 anni fa quando fu istituita la Lega Navale. Nel tempo hanno assunto grande rilevanza le vie di comunicazione verso est, in particolare verso la Cina e non solo, il Medio Oriente, il Golfo Arabico e verso ovest con il continente americano.

Questi sono stati gli interessi del mio servizio in Marina. Adesso, come presidente della Lega Navale, continuo a lavorare per mettere il mare al centro di tutte le attività del Paese, dimensione imprescindibile per la nostra economia, il nostro benessere e la nostra cultura. Rimane ancora una lunga strada da percorrere

insieme. Se vogliamo che la nostra nazione prosperi, essa deve mantenere una capacità marittima, proprio adesso, in un momento caratterizzato da nuovi scenari geostrategici variabili e complessi. Il futuro è sicuramente marittimo, pertanto dobbiamo poter disporre di una Marina Militare adeguata in mezzi ed addestramento, capace di operare anche a grande distanza dalla madre patria e di proteggere la libertà di navigazione e i nostri interessi strategici, oltre che la nostra flotta mercantile, ovunque sia necessario.

Cosa porta delle sue esperienze dei Comandi operativi a Comsubin, Maricomlog e Cincnav alla Lega Navale?

Metto al servizio della Lega Navale Italiana l'esperienza che ho maturato e gli insegnamenti ricevuti in 44 anni di Marina Militare. Quello che ho sempre fatto è cercare di sfruttare al meglio l'elemento fondamentale di ogni organizzazione: l'uomo. La tecnologia e tutto il resto devono essere funzionali al fattore umano. Organizzare gli staff, a Cincnav o alla Lega Navale, tracciare le "rotte per il futuro", motivando e addestrando il mio equipaggio, rimangono i miei compiti ieri come oggi. Ho già avuto occasione di verificare molte similitudini tra il mio passato ed il presente.

A Cincnav le mie braccia operative erano gli equipaggi e le navi, gli aerei e i sommergibili. Nel mio incarico da Comandante Logistico erano gli arsenali ed i centri di ricerca adesso sono quasi 50 mila soci. Di fatto è più che raddoppiato il numero delle persone da coinvolgere per il raggiungimento degli obiettivi, con 260 Sezioni/delegazioni, circa 80 basi navali e 14 mila imbarcazioni distribuite su tutto il territorio nazionale. La missione della Lega Navale è quella di declinare il mare in





Le attività sportive dei Centri Nautici



tutte le diverse realtà, quindi sicuramente organizzazione, programmazione, addestramento, formazione e anche innovazione mantenendo l'uomo al centro.

Presidente la Lega è la prima associazione nazionale che si è rivolta ai giovani che costituiscono il maggior vivaio di appassionati del mare. Come rispondono alle iniziative finalizzate alla tutela delle acque, delle spiagge, all'ecologia? Che consapevolezza hanno a riguardo dell'importanza del mare, non solo da un punto di vista ambientale ma anche economico?

Sono da tempo partite le campagne di sensibilizzazione sull'ecologia, sulla difesa dell'ambiente, contro l'inquinamento e, contestualmente, l'educazione alla protezione ambientale. È un'attività che prende molto i ragazzi. Parliamo di educazione, di approccio consapevole al sacro rispetto dell'ambiente marino. Tutte le attività rivolte ai giovani, nelle scuole e nelle nostre sedi, avvicinandoli a progetti ambientalisti, agli sport marineschi, la vela ma anche il canottaggio e la canoa, con una grande attenzione all'educazione ed al rispetto del mare.

Ospitiamo mediamente per 12 giorni, i ragazzi dagli 8 ai 16 anni nei tre centri nautici nazionali, a Taranto, a Sabaudia presso il centro remiero della Marina Militare e presso il Lago delle Nazioni a Ferrara. Il nostro compito è quello di avvicinare e perfezionare i nostri ragazzi negli sport marineschi. Nei nostri programmi cerchiamo di formare non solo degli atleti ma dei giovani marinai, che rispettano l'ambiente e il mare, in possesso delle conoscenze dei rischi che si possono correre e sulle misure di sicurezza da tenere sempre in debita considerazione. Quindi, nei 12 giorni si svolge un lavoro a 360 gradi, sui giovani e presto anche sui diversamente giovani. Vogliamo avvicinare tutti alla pratica dello sport. Abbiamo avuto un nostro ex socio che, all'età di 91 anni, ha fatto il periplo dell'Italia a vela, con il supporto di tutte le sezioni della Lega Navale. Si tratta di un progetto che abbiamo sponsorizzato e seguito dal punto di vista operativo e logistico. Uno dei miei obiettivi di rilievo è dare supporto a iniziative così dense di significato.

Il mare come terapia: disabilità e inclusione sociale, la LNI è vicina a queste problematiche, in che modo? Questi ragazzi li portiamo in mare, a livello sportivo si ma anche per il piacere di andare per mare, nessuno escluso. Questo vale ad esempio per i non vedenti che attraverso la differenza della pressione del vento, riescono ad orientarsi e vivere delle sensazioni uniche

in barca a vela.

Il mare è un grande maestro di vita. Molte delle nostre sezioni si stanno attrezzando con barche più grandi, mi riferisco ai cabinati particolarmente attrezzati per i diversamente abili. Ma stiamo investendo anche nell'agonismo. Una quota parte del nostro bilancio è destinato per comprare delle barche che sono specificamente progettate e realizzate in maniera molto semplice per loro, fra tutte l'Hansa 303. Ho il privilegio di dire che i prossimi mondiali di questa classe saranno organizzati dalla sezione della Lega Navale di Palermo il prossimo ottobre. Si tratta di un progetto molto importante ed ambizioso che vede protagonista una Sezione molto attiva nella nautica solidale e che ha recentemente inaugurato un pontile opportunamente attrezzato per i diversamente abili. Ci sono poi tante attività di avvicinamento al mare che facciamo con ragazzi con problemi sociali, con iniziative non solo sportive ma anche di avvio al mondo del lavoro. È una delle missioni che era già stata individuata 123 anni fa e adesso è ben delineata e che rientra nei quattro asset fondamentali di cui parlavo in precedenza.

Quanto l'emergenza sanitaria ha influito sulle attività dell'Associazione?

Abbiamo studiato e coordinato con le sezioni i protocolli sanitari necessari. Devo dire che dopo il blocco delle attività siamo ripartiti dalla primavera dello scorso anno nonostante le problematiche concrete di contenimento del rischio pandemia. Tra l'altro siamo stati tra i pochi in Italia ad avere a luglio scorso i nostri centri nautici attivi. Ferrara e Sabaudia sono tornati a ospitare i ragazzi, è stata una piccola impresa preparata bene con l'adozione dei protocolli adeguati, quindi è stato possibile ospitare centinaia di ragazzi senza riscontro di casi positivi. È stata una sfida vinta e ci stiamo attrezzando per ripartire l'estate prossima con numeri che saranno sicuramente maggiori.

A breve partirà la campagna per l'iscrizione dei ragazzi ai corsi estivi. Invito tutti i lettori del Notiziario a iscrivere figli o nipoti ai prossimi corsi. Avranno così l'occasione di trascorrere 12 giorni unici di vita sul mare, imparando a viverlo da protagonisti e con costi decisamente contenuti. Ma anche gli adulti, compreso il personale in servizio, possono avvicinarsi alla Lega per vivere l'amore per il mare con altre modalità complementari "non militari". Per associarsi è molto semplice, utilizzando il sito istituzionale o contattando la Sezione/delegazione più vicina. Abbiamo bisogno di tutti voi per creare un grande equipaggio per mettere insieme il Mare al centro.

Think Precision

Vent'anni di prodotti e soluzioni che parlano di qualità.

PRESSURE



FLOW



TEMPERATURE



VALVES



ENCLOSURES



LEVEL



La nostra strumentazione dispone di certificazioni DNV-GL - RINA - BUREAU VERITAS - LLOYD'S REGISTER - ABS e approvazioni antishock MIL-S-901D/NAV-30-A001



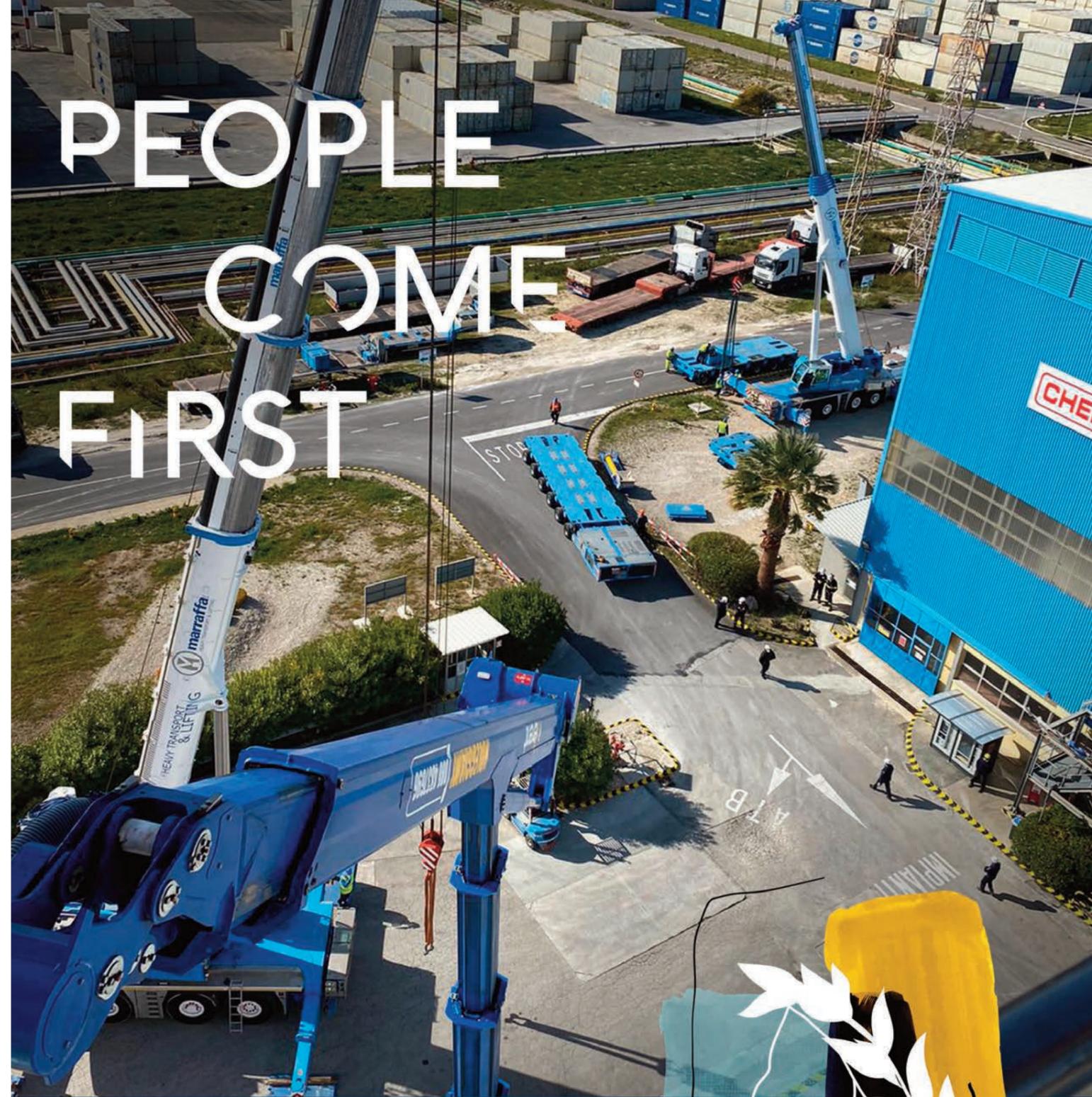
Precision Fluid Controls è una realtà giovane, dinamica e completa, in grado di soddisfare anche i criteri di scelta più severi. Da sempre rappresenta i migliori marchi internazionali sul mercato italiano e la certezza di un'offerta ancora più vasta sul piano della consulenza, delle soluzioni tecniche, del service e dell'assistenza sul campo.

Qualità in evoluzione.

Precision
FLUID CONTROLS

www.precisionfluid.it - precision@precisionfluid.it - t. +39 0289159270

PEOPLE COME FIRST



marraffa
HEAVY TRANSPORT & LIFTING

www.marraffa.it



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 digi-
tale.

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



NOTIZIARIO DELLA

Marina

Anno LVII - n. 1 Gennaio 2010



La portaerei Cavour
verso Haiti



La valenza della marittimità
per i moderni scenari

La portaerei Cavour verso Haiti



di Federico Mariani

Dieci scosse terrificanti in pochi minuti e la capitale del Paese più povera del continente americano è diventata un non luogo di gente che si aggira smarrita fra cumuli di macerie, fra polvere e sangue. Un'ecatombe... Port-au-Prince, capitale di Haiti, nella notte tra il 12 ed il 13 gennaio è stata rasa al suolo. La scossa che ha colpito il paese alle 16.53 (22.53 in Italia) è stata del settimo grado della scala Richter e l'epicentro a meno di 15 miglia dalla capitale haitiana.

Le prime notizie parlano di «oltre centomila morti»; i testimoni raccontano di case crollate, dal palazzo del Parlamento alla Cattedrale, di feriti

che vagano per le strade. Il paese è nel caos, le comunicazioni interrotte. Le notizie giungono solo tramite internet. E' crollata la sede dell'ONU e si sospetta che abbia sepolto un centinaio di operatori.

La macchina degli aiuti è scattata immediatamente: dagli Stati Uniti è partita la portaerei USS Carl Vinson e il suo battle group. Anche il resto del mondo si è mobilitato.

L'Italia ha inviato subito i C130 dell'Aeronautica Militare ma il Ministro della Difesa il 15 gennaio intervenendo ad una trasmissione televisiva, ha dichiarato: "Ho in mente e lo proporrò oggi al Presidente del Consiglio la possibilità, se si vuole, di inviare anche una nave che, in una situazione del genere potrebbe essere estremamente utile.

Noi siamo pronti". "Anche ad Haiti, come Forze Armate e insieme alla Protezione Civile - ha continuato il Ministro La Russa - siamo stati i primi a partire con un ospedale da campo e credo che si possa e si debba fare anche di più per stare vicino a chi in questo momento sta soffrendo".

E' iniziata così la prima dislocazione operativa di Nave Cavour; al comando del Capitano di Vascello Gianluigi Reversi è stata rapidamente approntata nella base navale di La Spezia ed è partita il 18 gennaio per fornire assistenza alla popolazione di Haiti.

Le caratteristiche della nostra ammiraglia sono ideali per questa operazione. Nata dall'esigenza di disporre di uno strumento navale con elevate capacità di Comando e Controllo per operazioni interforze e internazionali, il Cavour permette contemporaneamente al trasporto degli aeromobili anche l'imbarco nell'hangar di materiali, veicoli e mezzi anfibi. Notevoli sono, inoltre, le capacità di assistenza sanitaria che la nave è in grado di offrire. L'area ospedaliera di bordo dispone infatti di 2 ambulatori, 1 sala rianimazione, 2 sale operatorie, 8 posti letto per terapia intensiva, sala radiologica-TAC, sala trattamento ustionati, laboratorio di analisi e laboratorio odontoiatrico. Inoltre è stata imbarcata la camera iperbarica mobile del Comando Subacqueo Incursori in grado di fornire la più idonea terapia alle sindromi da schiacciamento. La polivalenza del Cavour lo ha quindi reso ideale per condurre l'operazione "White Crane".

A bordo del Cavour è imbarcato un dispositivo nazionale interforze composto da quasi ottocento militari, una Task Force composta dalla Brigata Julia, Carabinieri, militari dell'Aeronautica, personale della Croce Rossa Italiana e Fucilieri di Marina del Reggimento San Marco.

A salutare la task force il Ministro della Difesa, on. Ignazio La Russa, ed il Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra Paolo La Rosa. Il Ministro della Difesa ha voluto ribadire che "Siamo consapevoli dell'importanza che l'Italia partecipi a questa opera di solidarietà. Dovrà essere un momento di vero aiuto agli uomini, alle donne, ma soprattutto ai bambini di Haiti".

L'Ammiraglio La Rosa ha sottolineato come "Con la partenza del Cavour, l'Italia rafforza oggi il proprio impegno, passando dal sentire all'agire, dando spessore e continuità al proprio intervento, mettendo in campo un potenziale che non sarebbe altrimenti esprimibile". Il Capo di Stato Maggiore ha inoltre ricordato che "l'ammiraglia della nostra flotta è in grado di svolgere contemporaneamente la funzione di quattro grandi unità: la nave sede di comando di operazioni



Il Ministro della Difesa on. La Russa e il Capo di Stato Maggiore della Marina Ammiraglio La Rosa salutano il personale prima della partenza.

I viveri del World Food Programme vengono imbarcati nel porto di Civitavecchia.

interforze ed internazionali; la piattaforma per velivoli di tutti i tipi; la nave da trasporto e sbarco di consistenti contingenti di uomini e mezzi; la nave per soccorsi e aiuti umanitari di vasta portata. E' evidente come il Cavour racchiuda ed esalti tutte le specifiche caratteristiche navali di grande autonomia e flessibilità operativa, capacità di carico e di proiezione, rapida ed ovunque necessario, in emergenze e calamità, con rilevanti assetti ed ospedalieri."

Il Cavour, dopo una sosta nel porto di Civitavecchia per imbarcare ulteriori aiuti umanitari del Programma Alimentare Mondiale (World Food Programme), spinto dall'apparato motore di tipo



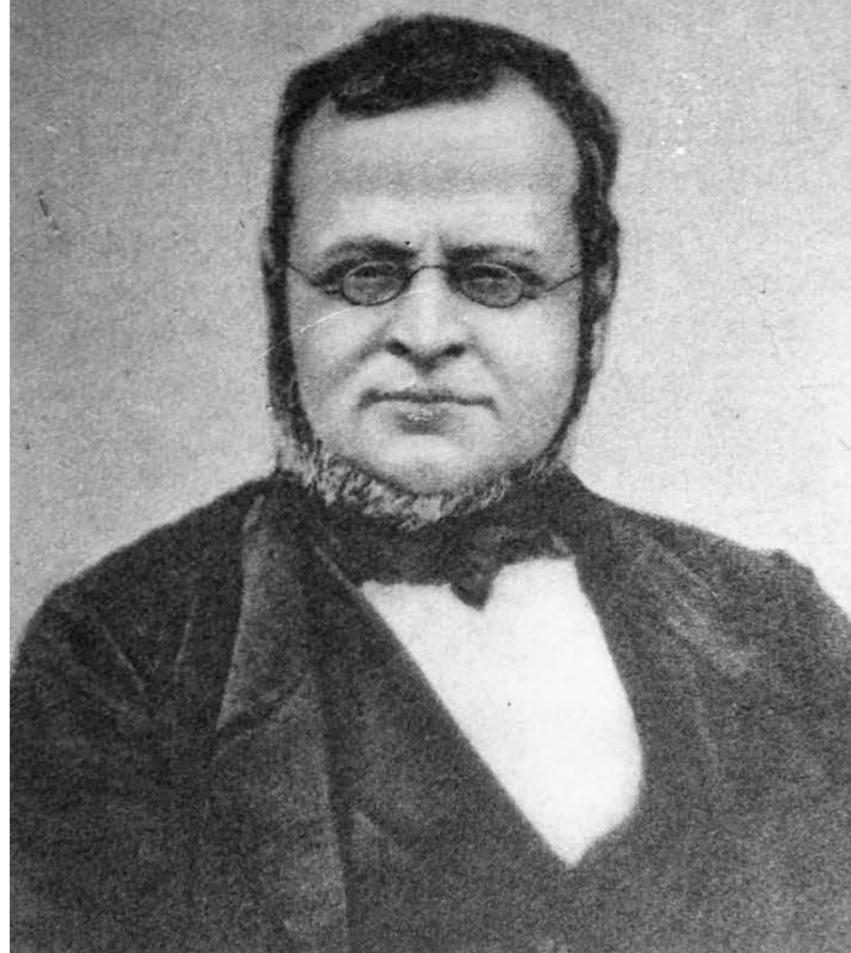
convenzionale più potente al mondo, ha affrontato la traversata atlantica mantenendo una velocità superiore ai 27 nodi: una corsa contro il tempo per coprire le oltre 4600 miglia che lo separano da Haiti.

Dopo dieci giorni di navigazione la portaerei Cavour è arrivata in Brasile il 28 gennaio. A bordo della nave, l'Ambasciatore d'Italia in Brasile, Gherardo La Francesca, il Capo di Stato Maggiore della Marina brasiliana, Ammiraglio di Squadra Júlio Soares de Moura Neto e l'Ammiraglio La Rosa hanno tenuto una conferenza stampa per illustrare i termini della collaborazione italo-brasiliana per la missione umanitaria ad Haiti; l'intervento congiunto in aiuto della popolazione di Haiti è frutto del positivo clima di avvicinamento e cooperazione tra i due Paesi e trae origine dalla forte vicinanza culturale e da sinergie nel tempo sviluppate, in diversi settori dell'economia e dell'industria. La portaerei italiana Cavour, in particolare, è in grado di consentire ai contingenti italiano e brasiliano di operare efficacemente ad Haiti. Inoltre, la conoscenza della situazione locale del contingente brasiliano, che opera in ambito ONU, potrà agevolare l'efficacia dell'azione umanitaria congiunta. Durante la sosta la nave ha imbarcato 76 persone tra tecnici e personale sanitario delle Forze Armate brasiliane, compresi medici ed infermieri civili, oltre a due elicotteri della marina brasiliana e materiali vari. ■



La portaerei Cavour in sosta a Fortaleza (Brasile): l'Ammiraglio La Rosa con accanto l'Ambasciatore d'Italia in Brasile, il Capo di Stato Maggiore della Marina brasiliana e il comandante della portaerei Cavour, C.V. Reversi.

17 novembre 1860, la Marina Militare nasce prima dell'Unità d'Italia

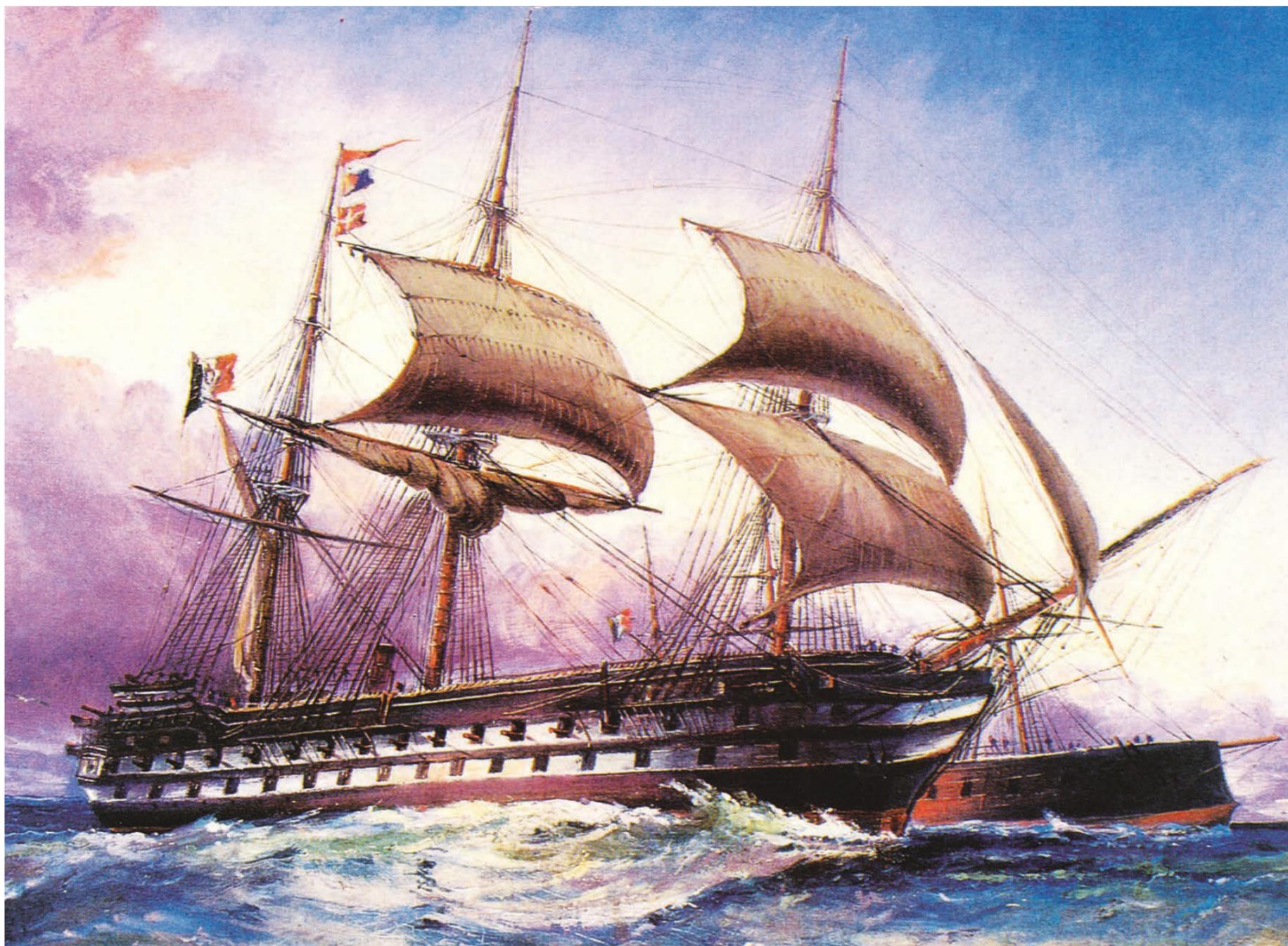


di Marco Sciarretta

Il Potere Marittimo di una nazione include, oltre alla flotta propriamente detta: le basi navali, con le loro capacità di supporto tecniche e logistiche; i porti e il naviglio mercantile, a sostegno del commercio marittimo; un'industria avanzata, che si esplica nei cantieri navali e nelle maestranze qualificate; il tutto affiancato dalla diplomazia, da adeguati servizi informativi, da un'economia di mercato. In ultima istanza a difesa del Paese, a sostegno dei suoi interessi nazionali, e a tutela della sicurezza sul mare, è necessaria una Marina Militare. Non potrebbe essere diverso per l'Italia: a dispetto della nascita relativamente recente dello stato unitario quella italiana è, senza alcun dubbio, una delle più antiche nazioni del mondo.

La Marina Militare dello stato unitario viene formalmente istituita, esattamente con questa specifica denominazione, con Regio Decreto del 17 novembre 1860. Nella nuova Marina si fondono, senza distinzioni, quelle dei precedenti Stati italiani: le Marine sabauda - da poco unitasi a quella toscana - siciliana, napoletana e in parte pontificia, già impegnate negli anni precedenti durante le guerre per l'indipendenza nazionale. Un attento studio delle parole utilizzate dal Capo del Governo e Ministro della Marina, Camillo Benso conte di Cavour, permette di cogliere la grandezza e la profondità di pensiero del personaggio. La nuova Marina è definita Militare, prima di divenire Regia, perché l'Italia non ha ancora un unico sovrano né un'unica costituzione. Ad eccezione di quelle piemontesi, le Forze navali italiane sono pertanto legittimate dalla comune fedeltà alla bandiera tricolore innalzata sui bastimenti. Quelle che vanno a costituire la nuova Forza Armata unitaria sono inoltre definite le Marine delle Antiche Province: e le "Antiche Province" citate nel Decreto non sono i precedenti Stati preunitari, ma evocano a buon diritto un'Italia molto più antica, quella che aveva trovato la sua prima unità sotto l'Impero romano: una na-

Camillo Benso Conte di Cavour.



zione che con l'Unità recupera finalmente la sua sede naturale, dopo mille e cinquecento anni.

Cavour, nel completare la sua mirabile visione, stabilisce oltretutto la valenza, fino a nuovo ordine, di leggi, regolamenti e pregresse anzianità in vigore nelle Marine preunitarie. È quindi sancito un principio importantissimo: la diretta continuità istituzionale della Marina Militare con le precedenti Forze armate dalle quali trae origine. L'anzianità della "nuova" Marina, sulla base del Decreto

istitutivo, può essere fatta quindi risalire, senza difficoltà, almeno al Medioevo: la stessa ha infatti come precedenti – oltre alle equivalenti organizzazioni militari delle Repubbliche marinare (Amalfi, Pisa, Genova, Venezia) – soprattutto la Marina militare di Federico II imperatore e re di Sicilia, fondata nel 1231. Le celebri Costituzioni di Melfi emanate da Federico rappresentano infatti, in maniera organica e per la prima volta in Occidente, delle norme di rango costituzionale di organizzazione di uno

Stato non più di matrice feudale: in tale occasione lo *Stupor Mundi* descrive con grande cura le competenze e i poteri dell'Ammiragliato, uno dei sette poteri costitutivi sui quali era articolato il Regno.

Il titolo di Ammiraglio, nelle Costituzioni di Federico II, è titolare di tutte le competenze militari, industriali, commerciali, politiche e diplomatiche di quello che, nei termini attuali, è definito Potere Marittimo. E anche Federico, come Cavour, nei suoi decreti si richiama

a più antiche radici: uno dei suoi Ammiragli, in seguito ad una vittoriosa impresa, riceve lo stendardo imperiale insignito addirittura del titolo di "Ammiraglio dell'Impero romano".

Tale organizzazione, in ogni caso, risale certamente e senza soluzione di continuità, non solo ai re Normanni, ma anche alle Marine italiane dell'Alto medioevo. Le quali all'epoca non si sarebbero sicuramente definite "italiane" ma, molto più probabilmente, ...romane!

Scomparse da tempo le realtà marinare più antiche, all'epoca degli Stati nazionali d'Età contemporanea, il processo di accorpamento di tutte le Marine preunitarie viene formalmente dichiarato concluso il 1 gennaio 1861, come sancito con Regio Decreto del successivo 10 gennaio, che dichiara cessate le precedenti organizzazioni.

Seguirà quindi l'assunzione formale da parte della Marina del Regno d'Italia del titolo di "Regia", conseguente alla proclamazione di poco successiva dell'Unità nazionale.

Con la nascita della Regia Marina, l'Italia comincia a perseguire la creazione di un adeguato quanto vitale Potere Ma-

rittimo nazionale. Superati i primi, più duri anni e la Terza guerra d'indipendenza, la nuova Forza Armata acquisisce un proprio significativo prestigio, grazie anche all'azione di grandi personalità, quali gli ammiragli Augusto Riboty e Simone Pacoret de Saint Bon. Figura di primissimo piano dell'epoca, gloria nazionale e internazionale nel campo dell'ingegneria, il Generale del Genio Navale, e Ministro della Marina, Benedetto Brin: insigne progettista e organizzatore, in primo piano nella creazione di un'industria pesante nazionale, favorisce in ogni modo le misure che riescono ad affrancare la nazione dall'indu-

stria straniera, varando un poderoso programma navale, rivoluzionario sia a livello concettuale sia tecnologico, inteso a formare uno strumento potente e bilanciato.

In poco più di un ventennio il fervore di rinnovamento e potenziamento della linea navale e delle infrastrutture faranno sì che, nel 1895, ad un quarto di secolo dalla sua rinascita come Forza armata unitaria, la Marina d'Italia arrivi ad occupare il rango di terzo posto fra le potenze marittime mondiali.

“
Il 18 marzo 1860 Camillo Benso Conte di Cavour aveva distaccato la Marina dall'amministrazione della Guerra e ne fece un dicastero autonomo
 ”



A sinistra: il pirovascello *Re Galantuomo* di scorta alla nuova pirofregata *Re d'Italia* durante il viaggio inaugurale. Il *Re Galantuomo* era originariamente entrato in servizio nella Marina napoletana, nel 1852, con il nome di *Monarca*. Il suo disegno è alla base dell'attuale nave scuola *Amerigo Vespucci*;
 In basso: la corvetta di 2° rango a ruote *Miseno* della Regia Marina, entrata originariamente in servizio, nel 1844, nella Real Marina del Regno delle Due Sicilie.

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!

Viaggio nella storia della locomotiva 835.237 della Marina Militare

Prossima fermata: arsenale di Taranto

di Osvaldo Marchese

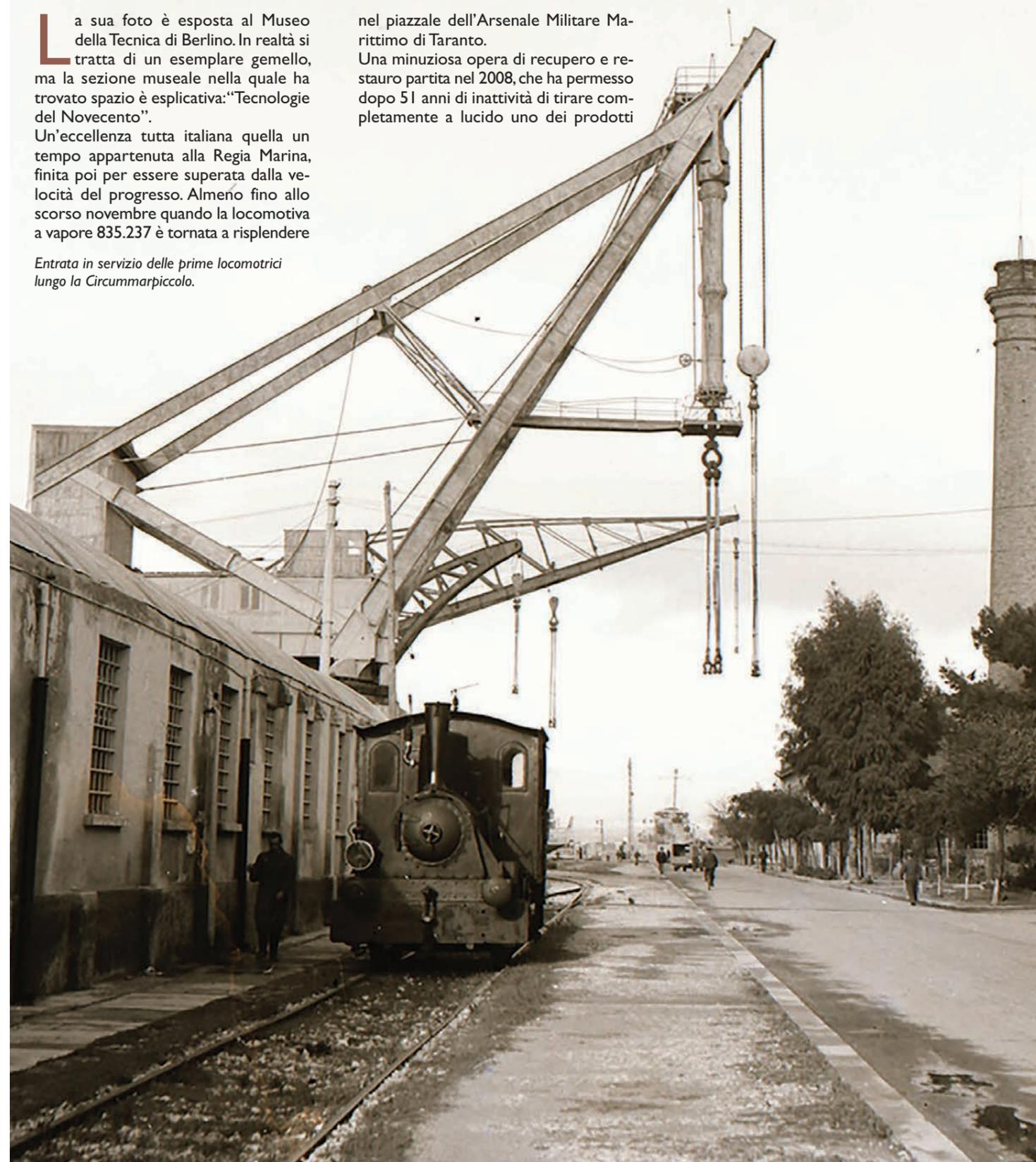
La sua foto è esposta al Museo della Tecnica di Berlino. In realtà si tratta di un esemplare gemello, ma la sezione museale nella quale ha trovato spazio è esplicita: "Tecnologie del Novecento".

Un'eccellenza tutta italiana quella un tempo appartenuta alla Regia Marina, finita poi per essere superata dalla velocità del progresso. Almeno fino allo scorso novembre quando la locomotiva a vapore 835.237 è tornata a risplendere

Entrata in servizio delle prime locomotrici lungo la Circummarpiccolo.

nel piazzale dell'Arsenale Militare Marittimo di Taranto.

Una minuziosa opera di recupero e restauro partita nel 2008, che ha permesso dopo 51 anni di inattività di tirare completamente a lucido uno dei prodotti





più innovativi del secolo scorso. Ad illustrarne i dettagli è il capitano di corvetta Gaetano Appeso che, tra altri incarichi, riveste il ruolo di ufficiale responsabile alla tutela del patrimonio storico dell'Arsenale.

“La locomotiva 835.237 - ha spiegato il comandante Gaetano Appeso - fa parte del gruppo 835 FS, prima tipologia di locomotive a vapore italiana progettata espressamente per il servizio di manovra. Realizzata su progetto del 1904 e costruita in 370 esemplari tra il 1906 e il 1922, sviluppava una potenza di 272 kW ed era in grado di raggiungere una velocità di 55 km/h. La 835.237 ha iniziato a colorare di varie tonalità di grigio i paesaggi pittoreschi della strada costiera della baia del Mar Piccolo, prestando servizio lungo la linea ferroviaria denominata Circummarpiccolo; una strada ferrata prettamente militare, lunga 18 chilometri, che dal 1916 al 1978 ha collegato la stazione ferroviaria di Nasisi (snodo sulla linea Taranto – Brindisi) con la polveriera di Buffoluto e l'Arsenale Militare Marittimo di Taranto, con in-

“
Realizzata su progetto del 1904 e costruita in 370 esemplari tra il 1906 e il 1922, sviluppava una potenza di 272 kW ed era in grado di raggiungere una velocità di 55 km/h.

La 835.237 ha iniziato a colorare di varie tonalità di grigio i paesaggi pittoreschi della strada costiera della baia del Mar Piccolo, prestando servizio lungo la linea ferroviaria denominata Circummarpiccolo

”
gresso da Porta Levante”.
Dagli studi e dalle ricostruzioni effettuati sui documenti storici rinvenuti presso l'arsenale di Taranto, risulta che il treno viaggiava a bassa velocità perché a binario unico, con alcune soste lungo il percorso. Ciò era dovuto al fatto che lungo il tratto ferrato vi erano una serie di incroci con gli altri convogli ferroviari che arrivano dalla direzione

opposta. “Ciò - ha aggiunto il comandante Gaetano Appeso - permetteva la placida e tranquilla osservazione dei meravigliosi paesaggi fatti di interminabili uliveti, aree incolte e distese bianche di sale. Il convoglio trainato dalla locomotiva 835.237 trasportava materiali bellici e di rifornimento, oltre che truppe di soldati mai troppo felici di lasciare le proprie amate famiglie per raggiungere

le basi di destinazione. Ma i loro occhi, attraverso i finestrini, perdendosi in un lento susseguirsi di immagini dai colori caldi, potevano riflettere sull'antico legame tra uomo e tempo. Quel restare fermi, seduti a guardare fuori, che costringe alla graduale scoperta di una terra sconosciuta, che si mostra man mano che la motrice avanza”.
La poesia si è conclusa nel 1969, quando

la locomotiva è stata dismessa, dopo oltre mezzo secolo di attività, a seguito della chiusura del ramo ferroviario terminale della Circummarpiccolo, che collegava la stazione di Collepasso all'arsenale (1967). La poderosa motrice ha trascorso i successivi 39 anni all'interno dell'arsenale, esposta su di un tratto di binari ormai dimenticato della zona di Levante, portando con sé soltanto il ri-

cordo di un'epoca di grande splendore e offrendo riparo alla vegetazione che, piano piano, ha iniziato ad avvolgerla. Almeno fino al 2008 quando nell'ambito di un'attività volta alla valorizzazione

Nella pagina a fianco: entrata in servizio delle prime motrici lungo la Circummarpiccolo. In basso le fasi di trasporto e posizionamento della locomotiva.





del patrimonio storico della Marina, la motrice a vapore è stata recuperata e trasportata presso l'officina delle Ferrovie dello Stato di Taranto grazie all'ATSP (Associazione Treni Storici di Puglia), la quale ha provveduto ad un accurato restauro durato diversi anni. Un'attività intensa, culminata lo scorso 3 novembre, quando la locomotiva si è messa nuovamente in marcia a bordo di un camion per trasporti eccezionali, percorrendo la meravigliosa strada che costeggia il Mar Piccolo, tra le vecchie distese di ulivi, auto moderne e gli sguardi meravigliati di casuali spettatori, per varcare ancora una volta la storica soglia di Porta Levante.

"È un pezzo di storia dell'arsenale e della città di Taranto che riaffiora - ha dichiarato il direttore dell'arsenale, contrammiraglio Luigi Schinelli -. Il suo ritorno arricchirà il patrimonio storico del nostro stabilimento a testimonianza di una lunga ed importante storia costruita con il sacrificio del personale militare e civile che ci ha lavorato". La sua attuale collocazione nella piazza antistante la Mostra storica arsenale (Mo.S.A.), su un breve tratto di binari e traversine, simboleggia l'appartenenza della locomotiva 835.237 alla storia della Marina Militare e all'Italia intera. "In simbolica attesa che il suo serbatoio di acqua venga riempito e con la caldaia

“ È un pezzo di storia dell'arsenale e della città di Taranto che riaffiora [...] Il suo ritorno arricchirà il patrimonio storico del nostro stabilimento a testimonianza di una lunga ed importante storia costruita con il sacrificio del personale militare e civile che ci ha lavorato ”

affamata di carbone da ardere - ha concluso con una nota di colore il comandante Gaetano Appeso - il suo ultimo compito sarà quello di trasportare la mente e il cuore dei visitatori lungo i meravigliosi paesaggi della nostra storia e di impressionare tutti con la sua imponente bellezza".

*In alto: il capitano di corvetta Gaetano Appeso a bordo della locomotiva.
In basso: la locomotiva 835.237 in mostra nel piazzale antistante la Mostra storica dell'arsenale.*



Trattiamo il rifiuto direttamente a bordo!

Converter® OMPECO

Trasforma il rifiuto indifferenziato in un prodotto asciutto, inodore, sicuro e sottovuoto.



Converter® è una tecnologia sviluppata in Italia per il trattamento del rifiuto, riducendone il volume, l'idratazione ed il peso. Il rifiuto, compattato in sacchetti sotto vuoto, può essere immagazzinato in totale sicurezza e senza emettere odori fino a 90 giorni.



Installato su navi militari del gruppo NATO, tra cui la Nave Scuola Amerigo Vespucci

www.ompeco.com

Una finestra sulla storia

I pontoni galleggianti durante la prima guerra mondiale furono utilizzati nei corsi fluviali, come grossi calibri d'artiglieria e pezzi contraerei, anche grazie al loro basso pescaggio. Una curiosità storica poco conosciuta



di Fabio Dal Cin

Sono solito pensare che, a volte, i soggetti rappresentati all'interno dei quadri esposti lungo le pareti di una casa, di un magazzino, di un edificio o di una caserma possano rappresentare una piccola *finestra sulla storia* attraverso la quale ripercorrere o conoscere determinati aneddoti o *avvenimenti*.

Nella speranza che il lettore possa cogliere il mio pensiero, questo è quanto mi è successo di recente attraversando la porta d'ingresso dell'Officina Porto ubicata presso il Molo Nord dell'Arsenale Militare di Taranto: entrando, sulla

sinistra, una piccola cornice esposta lungo il muro protegge una foto in bianco e nero, un pò sbiadita, di un gigante galleggiante dotato di una gru: è il pontone GA - 52 dove la lettera "G" indica la specie di galleggiante - in questo caso d'uso locale - la lettera "A" la categoria, ovvero *pontone a salpare ecc...*

Spinto dalla curiosità, alimentata anche dai racconti del sig. Lorenzo Filomena e del sig. Francesco Bruno, impiegati presso la mostra storica dell'arsenale di Taranto, decido di conoscere più da vicino la storia di questi mezzi.

Un vecchio vocabolario marinaresco degl'anni '30 definisce genericamente il pontone come un "*grosso e robusto galleggiante con poppa e prue tozze o quadre, e con solida coperta, atto al trasporto di grossi pesi. In uso nei porti e negli arsenali per il trasporto di grossi pesi e per i lavori di forza: incavalcare cannoni, alberare navi, affondare o salpare ancore, ecc.*"

Facciamo un salto temporale di oltre cento anni, siamo in piena Prima Guerra Mondiale: nel luglio del 1915, si annota la perdita dell'incrociatore *Amalfi*, la costituzione dell'omonimo *Gruppo* e il concentrarsi degli sforzi bellici in funzione anti-austriaca lungo le sponde del Basso Isonzo. In questo scenario, per consentire alle batterie navali di spostarsi con facilità e per garantire inclinazioni rilevanti

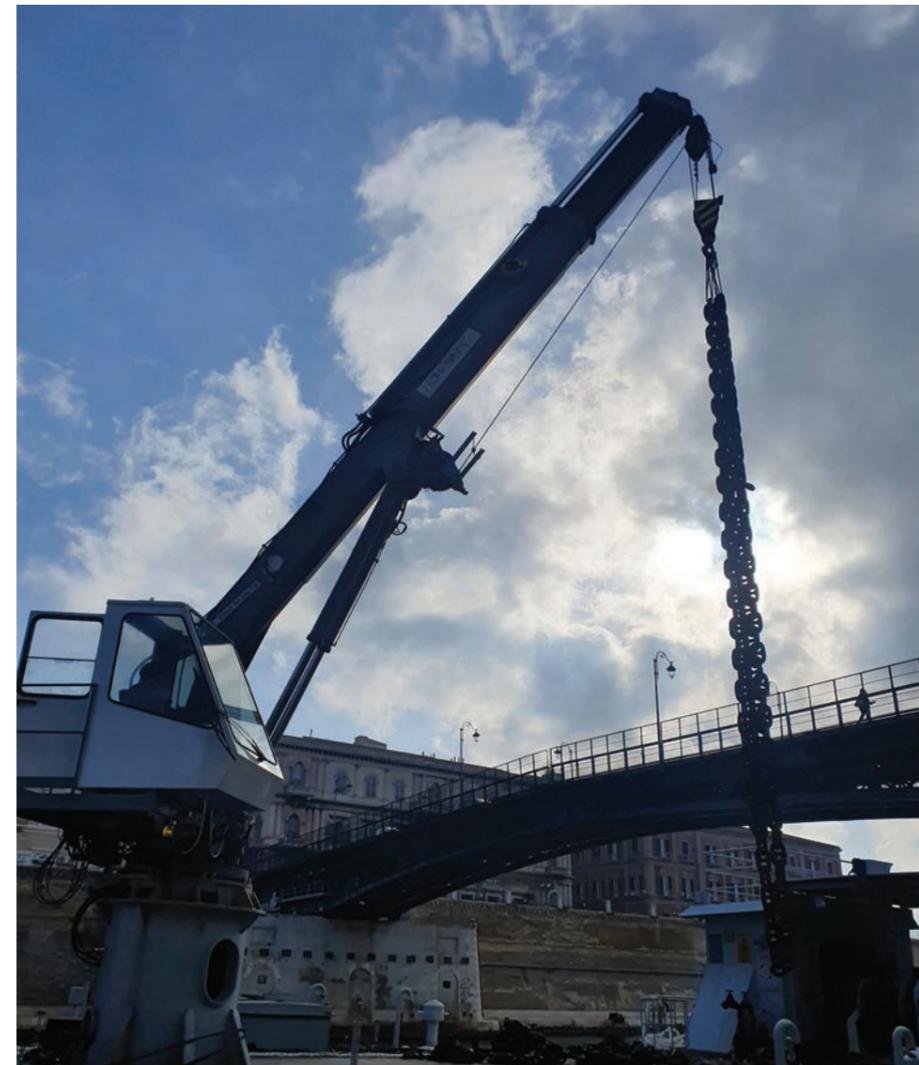
durante il tiro, furono impiegati - novità per quei tempi - i pontoni galleggianti, dotati di basso pescaggio ed armati, appunto, di grossi calibri d'artiglieria e pezzi contraerei. I galleggianti venivano trainati lungo il fiume da rimorchiatori ed erano seguiti, in un'unica linea di fila, da barconi adibiti ai servizi ausiliari quali i rifornimenti, il trasporto del personale, delle officine e delle munizioni. La necessaria inclinazione era ottenuta sbandando il pontone mediante blocchi

Pontone armato Cappellini.

di pietra e pesi di ferro applicati dalla parte opposta ai bersagli da colpire. A titolo di esempio si riporta la storia del pontone semovente Alfredo Cappellini, inizialmente costruito come pontone gru GA - 53 dai cantieri di Livorno e successivamente riadattato, schierato sul fronte dell'Isonzo a supporto e difesa delle truppe italiane. Dotato di 73 persone d'equipaggio suddiviso tra ufficiali, sottufficiali e marinai, nel novembre del 1917 fu sorpreso al largo di

Ancona da un violentissimo fortunale che ne provocò l'affondamento. Da allora il Cappellini giace, rovesciato, su un basso fondale di 13-15 metri nel tratto di mare di fronte a Mantemarciano, non distante da Falconara Marittima, a circa 7 miglia a nord di Ancona. L'impiego dei pontoni nei teatri di guerra è solo un esempio: torniamo per un istante al quadro esposto nell'Officina Porto con il GA - 52. Nel biennio 1911-1912, i regi arsenali

di Spezia e Taranto furono dotati di due gru girevoli galleggianti della portata rispettivamente da 90 a 150 e da 110 a 150 tonnellate alle quali furono assegnate le caratteristiche di GA - 83, quella destinata a Spezia, e GA - 52 quella destinata a Taranto. Le due gru furono costruite nel cantiere Gusto - Smulders di Schiedam presso Rotterdam in Olanda. La GA - 52 venne accettata nel settembre del 1912 potenziando la dotazione locale che disponeva all'epoca di un pontone a biga di modesta portata (5 tonnellate) costruita a Venezia e una gru idraulica fissa terrestre da 160 tonnellate dell'Arsenale facente parte del primo insediamento industriale di quella città oltre a quelle rotabili dell'unico bacino di carenaggio in muratura all'epoca esistente (oggi denominato "Benedetto Brin"). La struttura reticolare, posizionata su un pontone, si elevava fino ad una altezza massima di 59 metri con portata variabile da 110 a 150 tonnellate a seconda della posizione del carico. La storia del pontone gru GA - 52 è legata a imprese di straordinaria audacia ed ingegneria: esempio tangibile è il contributo per il recupero della corazzata Leonardo da Vinci af-



fondata, mentre era alla fonda nel Mar Piccolo di Taranto, il 2 agosto del 1916 in seguito ad una terribile esplosione dovuta ad un atto di sabotaggio. Era il gennaio del 1921, esattamente cento anni fa, quando il GA - 52 sollevò la boa anulare, con all'interno la torre trinata della corazzata, per immetterla nel bacino dell'Arsenale di Taranto per il successivo ripristino dell'efficienza. Il pontone, negl'anni '50 del secolo scorso, supportò anche la costruzione del nuovo ponte girevole di Taranto. Oggi il GA - 52 non esiste più, il fiume Isonzo è meta turistica, altri pontoni tuttavia continuano a transitare dal ponte girevole, a supportare le unità della Marina Militare, in contesti, ovviamente, decisamente diversi. Guardando al di là di una foto in bianco e nero un pò sbiadita, soffiandola come un libro immaginario, abbiamo quindi visto come si celino imprese straordinarie di personale militare e civile della Marina Militare, tragedie, ma anche opere di elevata ingegneria. In fondo, la finestra sulla storia insegna proprio questo: guardare in profondità, fino alle radici delle nostre più nobili tradizioni.



A sinistra: draga gigantesca in azione nei canali dell'Isonzo; in basso: un pontone armato sul basso Piave.



A sinistra: i pontoni oggi - GA sa 1022 presso il ponte girevole di Taranto; in basso: pontone GA 52 - ponte girevole di Taranto.



La sala storica dell'Aviazione Navale italiana

di Michele Cosentino

All'interno della stazione aeromobili di Grottaglie (Taranto) è stata allestita la prima sala storica dell'Aviazione Navale italiana, che a tutti gli effetti può considerarsi il primo elemento di un vero e proprio museo di questa componente della Marina Militare

inaugurata il 16 giugno 2020 dall'ammiraglio di squadra Paolo Treu, Comandante in Capo della Squadra Navale e presentata dal contrammiraglio Placido Torresi, Comandante delle Forze Aeree della Marina Militare, la Sala Storica ha come obiettivo la rievocazione delle vicende che hanno accompagnato la nascita, la crescita, il consolidamento e lo sviluppo di quest'importante dimensione operativa della Marina italiana. Affacciata sul piazzale dominato da un velivolo AV-8B Harrier Plus musealizzato, la sala storica è stata ricavata in un edificio i cui locali interni sono stati adeguatamente ristrutturati e ammodernati per creare l'atmosfera idonea a rivivere i diversi momenti che hanno caratterizzato i quasi 110 anni di vita dell'Aviazione Navale italiana. Testimonianze e rare fotografie storiche, ci-

meli e modelli di vario tipo sono esposti in 12 sale, che ripercorrono le vicende occorse fino dai primi anni del XXI secolo, quando ebbero luogo i primi esperimenti per l'impiego di aeromobili sul mare, dapprima attraverso palloni frenati a rimorchio di unità navali e successivamente mediante dirigibili e idrovolanti. All'epoca, ebbe inizio anche la formazione di un primo nucleo di ufficiali della Marina italiana destinati a diventare piloti di dirigibili e idrovolanti, a testimonianza di un'attività pionieristica culminata con la concessione - all'allora sottotenente di vascello Mario Calderara - del primo brevetto di pilota rilasciato in Italia.

La sala storica offre anche una panoramica fotografica delle operazioni condotte, soprattutto sul fronte adriatico, dai dirigibili e dagli idrovolanti

A sinistra: un angolo della sala dedicata all'elicottero EH-101 e alle attività di SAR (Search And Rescue).

Sopra: uno scorcio della sala dove è esposto l'elicottero A.106, marche "5-01" e altri cimeli.

della Regia Marina durante la Prima Guerra Mondiale, sotto la guida dell'ammiraglio Paolo Thaon di Revel, tenace e lungimirante propugnatore dell'aviazione navale sotto la cui egida era nato nel 1913 il Servizio Aeronautico della Regia Marina. È proprio questo il tema che il visitatore incontra nella prima Sala dell'attuale percorso, che - attraverso la parete che ospita la Bandiera di Guerra delle Forze Aeree della Regia Marina, concessa da Vittorio Emanuele III nel settembre 1920 e poco dopo decorata con la Medaglia d'Argento al Valor Militare - si snoda poi attraverso la rievocazione delle attività progettuali e sperimentali, finalizzate negli anni Venti e Trenta del XX secolo alla costruzione della prima portaerei italiana. A seguire, il visitatore potrà conoscere le gesta del primo gruppo di ufficiali della Marina Militare

inviati nel 1950 negli Stati Uniti per conseguire il brevetto di pilota, un altro gruppo di pionieri guidati dall'allora tenente di vascello Anton Vittorio Cottini e veri e propri protagonisti della rinascita - tra innumerevoli peripezie legate all'obsoleta legislazione vigente all'epoca - dell'Aviazione Navale italiana.

Il percorso museale prosegue con l'illustrazione della nascita e del consolidamento della componente elicotteri della Marina Militare, grazie all'acquisizione dei primi modelli di macchine di ala rotante con cui fu possibile dare il via a una nuova stagione del volo sul mare. La testimonianza concreta di questa realtà è la presenza in una delle sale dell'elicottero monoposto A.106 con le marche "5-01", primo dei due esemplari realizzati negli anni Sessanta dalla società Agusta per dotare

i cacciatorpediniere lanciamissili classe "Impavido" di capacità elicotteristiche organiche.

A questo punto, il visitatore è accompagnato attraverso le sale dove sono esposti, in rigorosa sequenza storica, cimeli e immagini riguardanti i modelli di elicotteri della Marina Militare in servizio dagli anni Settanta in avanti, in azione a bordo e da terra, nelle Stazioni Elicotteri man mano realizzate sul territorio nazionale, e impiegati con successo in decenni e decenni di operazioni aeree sul mare e dal mare, di varia natura. Al termine del percorso "elicotteristico", si giunge nella grande sala dedicata alla componente aerea imbarcata della Marina Militare, costituita formalmente nel febbraio 1989, al termine di una lunga marcia nel deserto dell'Aviazione Navale italiana durata 80 anni. In questa sala



A sinistra: la sala dedicata al velivolo di quinta generazione F-35B, vista da quella dedicata alla componente aerotattica imbarcata della Marina Militare;
in basso: l'ammiraglio di squadra Paolo Treu, comandante in Capo della Squadra navale, insieme alla madrina, signora Tiziana Santarsia, durante l'inaugurazione della sala storica dell'Aviazione Navale.

l'edificio che ospita la Sala Storica, di una struttura idonea a riparare dalle intemperie numerosi modelli di elicotteri e velivoli ad ala fissa che hanno scandito la nascita e la crescita dell'Aviazione Navale italiana; fra essi, ci sarà la copia di un idrovolante Curtiss Al Triad, risalente al 1912 e che fu uno dei primi velivoli impiegati per l'addestramento dei primi piloti navali della Regia Marina, nella scuola all'epoca operante all'interno dell'Arsenale di Venezia. Infine, è intenzione della Marina Militare ampliare gli spazi espositivi al coperto, in modo da arricchire maggiormente con cimeli e testimonianze un percorso museale che ricorderà degnamente ai visitatori l'epica storia dell'Aviazione Navale italiana.

sono ricordati la costituzione del Gruppo Aerei Imbarcati e l'acquisizione dei velivoli a decollo corto e appontaggio verticale AV-8B Harrier II Plus, assieme a numerose foto che ne ricordano l'impiego in vari teatri d'operazione. Adiacente a questa sala ne è stata ricavata una riguardante il futuro delle Forze Aeree della Marina Militare, un futuro adesso rappresentato dal velivolo da combattimento di 5a generazione F-35B, di cui gli esemplari destinati alla Marina Militare sono prossimi all'imbarco sulla portaerei Cavour. Il percorso museale di Grottaglie si chiude con la riproduzione di una sala attesa volo presente sulle unità navali italiane e con un'ultima sala dove sono illustrate le modalità per intraprendere la carriera di pilota e di specialista di aeromobili della Marina Militare.

Con l'intenzione di intitolarla al generale ispettore del Genio Navale Filippo Bonfiglietti, la Sala Storica dell'Aviazione Navale italiana rappresenta il risultato tangibile di uno sforzo collettivo che

ha visto all'opera uomini e donne della Marina Militare, impegnati negli ultimi anni in un meticoloso lavoro di ristrutturazione e allestimento degli ambienti espositivi, di raccolta e valorizzazione dell'iconografia storica e di ricognizione, trasferimento e preparazione per l'esposizione dei numerosi cimeli che impreziosiscono le varie sale. Un'opera svolta con dedizione e passione, peraltro non ancora conclusasi. Infatti, la Sala Storica dell'Aviazione Navale italiana rappresenta al momento un primo ma rilevante tassello di una realtà museale che nei prossimi mesi sarà arricchita e ampliata

Sopra: l'area dedicata all'addestramento negli Stati Uniti dei primi piloti della Marina Militare, con i cimeli dell'allora tenente di vascello Anton Vittorio Cottini;
accanto: il pannello con la Bandiera delle Forze Aeree della Regia Marina.

con altri manufatti molto importanti. In primo luogo, in uno degli ambienti già fruibili ai visitatori saranno esposti alcuni modelli di portaerei realizzati nei decenni precedenti la seconda

guerra mondiale e frutto di altrettanti progetti redatti all'epoca dagli organi tecnici della Regia Marina. E' inoltre stato già pianificato l'allestimento, in un ampio spazio esterno adiacente al-



Nel cuore della Lombardia, nel punto dove la movida milanese prende forma, l'Associazione Nazionale Marinai d'Italia mette in campo l'amore per il mare

Milano contro l'inquinamento marino

di Emanuele Scigliuzzo

Potrà sembrare strano ma Milano, è una città con una altissima vocazione marinara.

L'industrializzato capoluogo lombardo ha infatti fornito innumerevoli marinai, non tutti per la loro passione per il mare ma soprattutto per le loro competenze operaie. Molti operai delle in-

dustrie milanesi venivano chiamati alle armi nella Marina per la loro specializzazione acquisita proprio sul posto di lavoro.

Ma come si dice: "una volta *marinaio, marinaio per sempre*", una frase che in molti di questi marinai, nati e cresciuti lontano dal mare, è entrata dentro.

Proprio sulla riva dei navigli nel 1911, quindi 110 anni fa, nasceva l'UMI (Unione Mariana Italiana) diventata successivamente ANMI (Associazione Nazionale Marinai d'Italia). In questa lunga storia, l'associazione ha da sempre radunato gli uomini con un trascorso, seppur limitato al solo periodo di leva, che



La sede del Gruppo ANMI di Milano, la casa dei marinai

La sede del primo gruppo ANMI si trova in posizione centrale all'interno della darsena del porto di Milano. L'edificio è ubicato su un'area demaniale direttamente prospiciente l'acqua.

Su quest'area, grazie alla sottoscrizione fra i marinai milanesi e ad elargizioni private, fu finalmente possibile edificare in muratura l'attuale prestigiosa sede, inaugurata nel 1974, vera "casa dei marinai", dove sono custoditi anche numerosi cimeli storici navali militari.

Il 2024, proprio l'anno in cui si festeggeranno i cinquant'anni dalla inaugurazione della "nuova" sede, sarà anche l'anno che vedrà impegnati i marinai milanesi con il rinnovo della concessione demaniale.

A tale proposito, i marinai di Milano stanno già serrando i ranghi, per continuare a fare vivere quella che considerano essere non solo la loro sede, ma anche quella di tutti i marinai d'Italia.

hanno prestato servizio nella Marina Militare, ma non solo. Gli obiettivi dell'associazione sono quelli della promozione della cultura marinara e dell'amore per il mare e il rispetto per un ecosistema, oggi messo in pericolo, costantemente, dall'azione dell'uomo. In questa ottica, il Gruppo di Milano ha deciso di scendere in campo in prima persona dichiarando guerra alla plastica, una delle minacce più diffuse nell'ecosistema marittimo, portato nelle acque libere anche dai corsi fluviali.

L'adesione al programma *LifeGate PlasticLess* e l'installazione del *Seabin*, un dispositivo capace di recuperare il materiale inquinante, è la strategia adottata dalla prima sede dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia. Una sede stra-

tegica, fulcro di tante attività condotte con i giovani, e proprio per dare loro un futuro, sulle rive della darsena ogni giorno si combatte l'inquinamento marino. "I progetti ambientali di *LifeGate* - ha dichiarato Simone Molteni, Direttore Scientifico di *LifeGate* - *proporgono da 20 anni un modello di economia rispettosa e anche rigenerativa degli ecosistemi che abbiamo rovinato. Questa è la prospettiva che speriamo ispiri la ripartenza delle grandi città, per risvegliare la consapevolezza di tutti e ricordare che ogni nostra azione ha un impatto anche lontano da noi: dal centro città fino al mare*".

Il *Seabin* è un avveniristico cestino semisommerso ideato per raccogliere dall'acqua rifiuti galleggianti o in sospensione per almeno 1.5 kg al giorno.



“

il gruppo milanese che vive per il mare ma non sul mare [...] da oltre un secolo promuove una cultura di rispetto e tutela di questa importante risorsa che rappresenta il nostro futuro

”

Vengono intrappolati da questo dispositivo anche microplastiche da 2 a 5 mm di diametro e le microfibre/nanoplastiche da 0,3 mm. Gli oltre 60 dispositivi del progetto *LifeGate* installati oggi in più di 65 porti divisi tra mare, laghi e darsene cittadini, sono in grado di raccogliere oggi, in media, 500 kg di rifiuti galleggianti ogni anno. I rifiuti catturati sono per circa il 60% composti da materiale plastico dannoso per l'ambiente (il 5% è caratterizzato da microplastiche); il rimanente 40% sono costituiti da massa organica umida, in parte anch'essa contaminata da microplastiche, polistirolo o idrocarburi.

Marco Scavone, Presidente della sede di Milano dell'Associazione Italiana Marinai d'Italia afferma: "L'Associazione, espressione della Marina Militare, ha nel mare la propria identità e peculiarità. Infatti, il gruppo milanese che vive per il mare ma non sul mare [...] da oltre un secolo promuove una cultura di rispetto e tutela di questa importante risorsa che rappresenta il nostro futuro (anche alimentare), chiave fondamentale per la conservazione della nostra biodiversità. In tal senso, il *Seabin* installato nella nostra sede è uno straordinario alleato per promuovere una cultura di maggior rispetto e responsabilità verso il nostro mare cittadino".

Nella pagina accanto: la sede del Gruppo Anmi di Milano con sede sui navigli, nella darsena cittadina; accanto: il *Seabin* in funzione.

Curiosità: **il faro di Roma**

di Paolo Giannetti

Incredibile ma vero! Anche Roma, nonostante la distanza dal mare, ha il suo faro.

Il "Faro di Roma", chiamato proprio così, non serve però alla navigazione: creato per illuminare tutto intorno le notti romane con fasci di luce tricolore, adesso viene acceso solamente per alcune ricorrenze nazionali.

È ubicato sul Gianicolo dove fu eretto nel 1911 in occasione del primo cinquantenario della nascita del Regno d'Italia, grazie ai fondi raccolti dagli emigrati italiani in Argentina come simbolo di fratellanza.

È alto 20 metri ed ha forme classicheggianti simili ad una colonna romana che si innalza da una base circolare di dieci metri di diametro. È sovrastata da un capitello su cui è riportata la de-

dica: "A ROMA CAPITALE GLI ITALIANI D'ARGENTINA. MCMXI". Nel secolo scorso, dalla terrazza panoramica del faro, data la favorevole propagazione della voce verso il sottostante carcere di Regina Coeli, i familiari dei detenuti vi si recavano per riuscire a comunicare con i loro congiunti. Un rito che a volte si ripete ancora ai giorni nostri.

Il faro di atterraggio nella città di Livorno

Antico e conosciuto, in questo numero ci soffermiamo sulla storia del faro di Livorno, realizzato in muratura, con terrazzi merlati e una lanterna cilindrica bianca

di Fabio Dal Cin

Siamo nel mese di gennaio: terminata la nostra sosta in occasione delle festività natalizie presso l'isola dei Cavoli, nella Sardegna meridionale, riprendiamo la navigazione in direzione nord. Sono trascorsi circa 8 mesi dalla partenza da Napoli, sede della Direzione Fari e Segnalamenti Marittimi del Comando Logistico, ed è ora arrivato il momento di trasferirci verso il porto della Spezia per eseguire operazioni di carenaggio e raddobbo vele. L'Ufficiale di rotta illustra al Comandante una proposta di rotta da seguire e una sintesi delle previsioni meteo marine per il tratto di mare interessato alla navigazione, che sono caratterizzate, per fortuna, da mare calmo e una piacevole brezza da sud-est. Risalendo la suggestiva e a tratti selvaggia

costa sarda, passiamo in rassegna alcuni segnalamenti affidati *ex lege* alla Marina Militare, tra i quali, il faro di Capo Ferrato, di Capo Bellavista, dell'isola di Tavolara, dell'isola di Razzoli, del piccolo Scoglio d'Africa, isolato ed affascinante isolotto nel mezzo del Tirreno, di cui abbiamo già parlato in un passato numero di questa rubrica, mentre, al calar del sole e dopo aver concluso sul casero del nostro bastimento la tradizionale cerimonia dell'ammaina bandiera, una fascia di luce bianca e intermittente sembra salutarci e renderci omaggio: è il faro di Livorno, protagonista del nostro racconto. Presentando questa rubrica, ci eravamo impegnati a narrare storie legate a segnalamenti poco noti, in questo caso però dovremo fare un'eccezione. Navigando a lento moto

e distanti dalla costa, a similitudine dei "guardiani dei fari" nei momenti di quiete, ci dedichiamo a studi ed approfondimenti dai quali emergono particolari che ci inducono a soffermarci sull'antico e ben conosciuto faro livornese.

Il "Notiziario", ha come al solito un altro regalo per noi: si tratta di un piccolo aneddoto, poco conosciuto, che vuole raccontarci. Come è noto, la torre e le apparecchiature del faro sono state totalmente distrutte per opera di minamento da parte delle truppe tedesche nel giugno del 1944. E' quindi lecito domandarsi: dal 1944 al 1956, anno dell'inaugurazione del nuovo faro, in quale modo la Marina Militare ha garantito la sicurezza della navigazione in quel tratto di mare così importante

soprattutto per i traffici commerciali marittimi?

Risponde il "Notiziario": "Riattivato provvisoriamente l'1.7.1945 con FTM 375 ad AD sulla torre orologio dell'Accademia Navale. In relazione al P.R. (piano di ricostruzione) il faro è stato ricostruito il 21.2.1950, sempre provvisoriamente, sulla sommità del fabbricato Silos granario del porto. La distrutta torre – continua – che era stata eretta fin dal 1158 è stata ricostruita nella stessa posizione e con l'identica forma da parte del Genio Civile per le Opere Marittime di Roma che ha impiegato parte delle macerie recuperate per il rivestimento esterno e installando, inoltre, un montacarichi."

L'ottava tappa del nostro viaggio, oltre a far riaffiorare informazioni quasi per-

dute, è anche un momento di riflessione sulla definizione di faro e su cosa esso, nell'era dell'automazione, ancora rappresenti: è un punto fermo, rassicurante e indispensabile per la sicurezza marittima di tutti coloro che vanno per mare, è un valore istituzionale, parte integrante della "Storia d'Italia", un esempio di elevata ingegneria e abilità architettonica nazionale, e infine, un simbolo attorno al quale si riconoscono grandi e piccole comunità nazionali, geloso custode delle tradizioni locali della popolazione.

La Marina Militare è orgogliosa di essere custode di 147 fari, di 147 importanti pezzi di storia della nostra Nazione.

Lux Nautis Securitas!

Caratteristiche generali

Lat.: 43° 32' Nord

Long.: 10° 17' Est

Comando Zona Fari: **La Spezia**

Funzione del segnalamento: **Faro di atterraggio**
Altezza del piano focale sul livello medio mare: **52 metri**

Portata nominale sorgente principale: **24 mg**

Caratteristica: **luce bianca**

Anno di costruzione : **1841**

Tipologia costruttiva: **Torre cilindrica in muratura di color pietra naturale a due ordini di terrazzi merlati, coronata da lanterna cilindrica bianca**

Dicono di noi...

rubrica a cura di Alessandro Lentini

Gennaio ha visto la partenza di Nave Cavour con rotta verso Norfolk, l'importante base navale della Marina statunitense sulla costa atlantica, dando avvio alla missione «Ready for operation» che consiste nel certificare la nave per l'imbarco dei velivoli di 5^a generazione, gli F35B. A salutare l'equipaggio il ministro della Difesa Lorenzo Guerini «Si tratta certamente di un'attività di natura tecnico-operativa, ma con risvolti importanti sul piano strategico-militare per la Difesa e per il Paese nel panorama internazionale» ha dichiarato il Ministro. Il 22 gennaio, a porte chiuse, 8 ragazzi sono stati brevettati **Incursori della Marina Militare**, per la prima volta a porte chiuse. «Oggi ricevete un basco che è ambizioso e invidiatissimo e che tutti guardano con estremo rispetto» ha detto ai neo-incursori Il Capo di Stato Maggiore, Giuseppe Cavo Dragone. Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale - 4a Serie Speciale - Concorsi ed Esami n. 02 del 08-01-2021, il bando per l'arruolamento di 133 allievi della prima classe dell'**Accademia Navale di Livorno**. C'è tempo fino al 16 febbraio per presentare la domanda. In vendita anche su Amazon il **Calendario 2021** della Marina Militare, dedicato al 160° anniversario della Marina Militare e celebrato con un logo speciale in copertina. All'interno le foto spettacolari di attività e missioni della Forza Armata.



NOTIZIARIO DELLA MARINA

ABBONATI

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



BancoPosta		BancoPosta	
CONTI CORRENTI POSTALI - Ricevuta di Accreditamento		CONTI CORRENTI POSTALI - Ricevuta di Versamento	
€	0 0 1 0 2 8 8 8 1 6 0 3	€	0 0 1 0 2 8 8 8 1 6 0 3
sul C/C.n.		di Euro	
TD 123 IMPORTO IN LETTERE VENTI/00		IMPORTO IN LETTERE VENTI/00	
INTESTATO A DIFESA SERVIZI SPA		INTESTATO A DIFESA SERVIZI S.P.A.	
CAUSALE ABBONAMENTO AL NOTIZIARIO DELLA MARINA		CAUSALE ABBONAMENTO AL NOTIZIARIO DELLA MARINA	
ESEGUITO DA		ESEGUITO DA	
VIA - PIAZZA		VIA - PIAZZA	
CAP		CAP	
LOCALITÀ		LOCALITÀ	
BOLO DELL'UFFICIO POSTALE codice bancoposta		BOLO DELL'UFFICIO POSTALE	
IMPORTANTE: NON SCRIVERE NELLA ZONA SOTTOSTANTE numero conto			
Mdl CH 855 - Mod 1201A - Ed. 1/10 - (01/90/07/99 - 5/11)			
123 >			

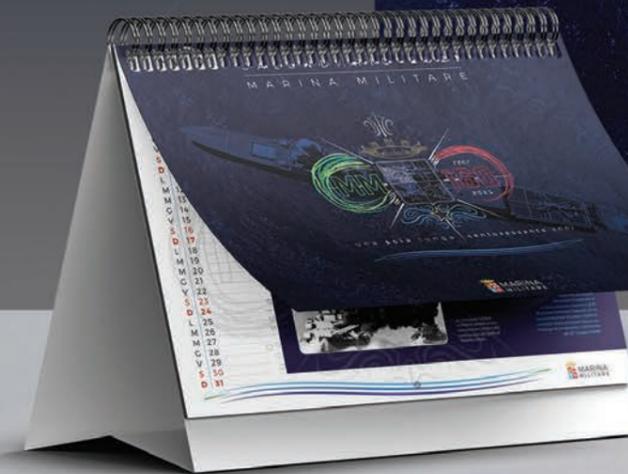


CALENDARIO MARINA MILITARE 2021

Edizione 160° anniversario

una scia lunga centosessanta anni

Scopri i compiti,
le capacità, la storia
e le tradizioni
della Marina attraverso
le pagine del calendario
che ne celebra
il 160° anniversario.



Disponibile nei seguenti formati e versioni:
- standard da parete
- standard da tavolo
- edizione limitata con cofanetto

ACQUISTABILE SU

amazon.it

gemmaGRAF.it

IN REGALO CON L'ABBONAMENTO AL

NOTIZIARIO DELLA MARINA

www.marina.difesa.it



#MM160 #unascialunga160anni

THE POWER OF
EXPERIENCE
THE COURAGE OF
INNOVATION



CANTIERE NAVALE
VITTORIA



C. 871 ROMA - MOSCA

ASD Tug push-pull, towing and fire fighting
Length overall 32m, beam 10m, 2 x 2000 Kw, 65 TBP, 12.5 kn
Russian Maritime Register of Shipping
KM®, TUG, ICE2, R2, AUT1, FF3WS

Leonardo da Vinci, n°47
45011 Adria (RO) – Italy
phone: +39 0426 900467
mail: shipyard@vittoria.biz

www.vittoria.biz