



NOTIZIARIO della MARINA

ANNO LXVIII - MARZO 2022 - € 2,00

Portaeromobili
Garibaldi
Esercitazione NATO
al Circolo Polare Artico



Regala un abbonamento!

Notiziario della Marina

Il mare raccontato dai professionisti



per informazioni e abbonamenti:
www.marina.difesa.it



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

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



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

DIRETTORE RESPONSABILE
Alessandro BUSONERO

REDAZIONE

Antonello D'AVENIA, Pasquale PRINZIVALLI,
Emanuele SCIGLIUZZO, Viviana PASSALACQUA,
Mariarosaria LUMIERO

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

chiuso in redazione il
23 marzo 2022



SOMMARIO

marzo 2022

Norvegia, vista dal ponte di volo innevato dell'incrociatore portaeromobili Giuseppe Garibaldi.

- 2 **L'editoriale** di Alessandro Busonero
- 4 **Tre gruppi portaerei in addestramento** di Michele Angelicchio
- 6 **Elicotteri d'assalto volano nel freddo estremo** di Giovanni Fassari
- 8 **Circolo Polare Artico: la prima volta del Garibaldi** di Antonio Moschetti
- 12 **EUNAVFOR Atalanta, è la volta della fregata Bergamini** di Viviana Passalacqua
- 14 **Dynamic Manta 22: caccia ai sommergibili** di Antonello D'Avenia
- 18 **Varato il Giovanni delle Bande Nere** di Alessandro Busonero
- 20 **IALA: sale a cinquantuno il numero dei sottoscrittori** di Mariarosaria Lumiero
- 22 **Le Campagne Fari delle navi classe Ponza** di Fausto Fois
- 24 **Illuminando il mare** di Mariarosaria Lumiero
- 26 **Comandante per un giorno!** di Filippo Muraro
- 28 **Trentacinque settimane per diventare un leone** di Viviana Passalacqua
- 32 **Palombari: a tu per tu con gli abissi** di Marco Mezzanelli
- 36 **I palombari si "immergono" nella Memoria** di Giovanni Modugno
- 38 **Mari calmi o mossi?** di Antonello D'Avenia
- 40 **Capo di terza classe: obiettivo raggiunto!** di Carlo Faggiana
- 44 **L'onda lunga della solidarietà** di Marco Mezzanelli
- 46 **Ambiente e Marina, un connubio indissolubile** di Emanuele Scigliuzzo
- 48 **Il mare tra fiction e realtà** di Carlo Romeo
- 50 **Gruista navale: forza, precisione e sicurezza** di Fabio Dal Cin
- 52 **Novità dal Comando Supporto Logistico di Cagliari** di Simeone Praolini
- 54 **L'insidia delle mine** di Gabriele Bagnoli
- 56 **Il rugby in Accademia navale** di Giuseppe Lucafo
- 59 **Recensione: Oliva Denaro** di Alessandro Busonero



L'editoriale

di Alessandro Busonero



Affezionati lettori,

Un Notiziario, quello di marzo, che guarda oltre l'orizzonte con il progredire favorevole della campagna vaccinale per il nostro Paese, certi che la fine dello stato di emergenza legata al Covid-19 sia sempre più prossima. Con queste pagine "accompagneremo" i nostri colleghi nelle esercitazioni e in tutte le attività che permettono alla Marina Militare di guardare negli occhi sia il presente che il futuro.

Leggeremo insieme dell'addestramento dei tre gruppi portaerei in Mediterraneo tra la Marina italiana, francese e statunitense con le rispettive portaerei Cavour, Charles De Gaulle e Harry S. Truman.

La prima volta della portaeromobili Giuseppe Garibaldi nel mare del Circolo Polare Artico partecipare all'esercitazione della NATO Cold Response 2022.

Varato a riva Trigoso il quarto pattugliatore polivalente d'altura (PPA) che prende il nome di uno dei più grandi condottieri italiani: Giovanni delle Bande Nere. Niccolò Macchiavelli lo considerò tra i più grandi condottieri dell'epoca: aveva la fama di colui che vince sempre.

Un'importante sguardo anche al personale nel campo della formazione. Consegnati alla Scuola Sottufficiali di Taranto i gradi di capo di terza classe a 72 allievi del Corso Normale Marescialli. Terminato l'iter formativo del corso ordinario palombari con il brevetto consegnato a otto nuovi subacquei. Sfogliando le pagine del Notiziario della Marina scopriremo come si diventa fuciliere di marina: "35 settimane per diventare un Leone".

Nell'animo del marinaio c'è da sempre anche la solidarietà e lo scopriremo con gli amici della Fondazione France-

sca Rava - N.P.H. Italia Onlus.

Ma "Futuro" è la nostra parola d'ordine, quella che ispira lo speciale che trovate in allegato:

"Allievi oggi, professionisti domani" un approfondimento dedicato ai 60 anni della Scuola Navale Militare Francesco Morosini, scuola di vita e orizzonte d'avvenire. I nostri giovani, il capitale umano a cui consegniamo il nostro futuro: un bene prezioso per l'intera nazione.

Infine, una nostra riflessione è per le donne, in particolare per le nostre colleghe, nel mese della "Giornata Internazionale delle Donne", un momento per ricordare le violenze e le discriminazioni perpetrate a loro danno nel nostro Paese e nel mondo. La recensione di un libro "Oliva Denaro" di Viola Ardore per rispolverare dalla memoria le conquiste sociali, politiche ed economiche ottenute dalle donne, oltre che le lotte affrontate per far ascoltare la propria voce.

"Alla via così"!

Buona navigazione tra le pagine del Notiziario della Marina

Tre gruppi portaerei in addestramento

Nel mar Ionio, l'addestramento trilaterale per l'interoperabilità e la cooperazione fra le Marine italiana, francese e statunitense

di Michele Angelicchio

“**M**i sono arruolata in Marina Militare da pochi mesi e alla prima esperienza di bordo il comandante (capitano di fregata Francesco Ruggiero n.d.r.) mi ha comunicato che avrei fatto parte della visita organizzata a bordo della portaerei statunitense Truman, insieme ad altri colleghi degli equipaggi delle navi ita-

liane. Già il trasferimento con elicottero SH-90 dal ponte di volo della fregata Marceglia a quello della portaerei Truman, è stata un'esperienza del tutto nuova, non l'avrei neanche immaginato qualche anno fa prima di arruolarmi come volontaria in Marina. Un'esperienza, straordinaria, direi entusiasmante e unica. All'arrivo sulla

portaerei l'emozione è cresciuta ancor di più vista la calorosa accoglienza riservatami dai colleghi americani.

Il culmine della visita è stato poter vedere dal vivo il decollo e l'appontaggio di alcuni jet sul ponte di volo”. La giovane Sofia Bartoluccio, comune di 2ª classe imbarcata sulla fregata Antonio Marceglia, ci racconta un momento di confronto fra due equipaggi impegnati nell'esercitazione trilaterale che ha preso il via agli inizi di febbraio nel mar Ionio.

Protagonisti tre gruppi portaerei: quello italiano formato dal Cavour e altre tre navi di scorta, quello statunitense della USS (United States Ship) Harry S. Truman con altre quattro unità di scorta e quello francese, di cui fanno parte la portaerei Charles De Gaulle e ulteriori sette navi di scorta e un sommergibile. Il *Carrier Strike Group* italiano, al comando dell'ammiraglio di divisione Vincenzo Montanaro, comandante della Seconda Divisione Navale di Taranto imbarcato

sulla portaerei Cavour, scortato dal cacciatorpediniere lanciamissili Andrea Doria e dalla fregata Marceglia, con il supporto della rifornitrice Stromboli, ha svolto l'addestramento mirato al consolidamento e all'accrescimento dell'interoperabilità tra le tre Marine alleate nell'ampio spettro delle operazioni aeronavali. Tra gli obiettivi dell'esercitazione, la condotta delle operazioni di volo ad ala fissa, con lo scopo di addestrare i piloti, le “squadre di ponte” e le centrali operative delle navi nella gestione dei decolli e appontaggi delle diverse tipologie di velivoli imbarcati. Altro obiettivo, l'accrescimento delle capacità di difesa delle Forze navali da minaccia aerea e più in generale delle capacità di scorta dei rispettivi Gruppi Navali. Durante l'interazione sono state condotte esercitazioni di telecomunicazioni, scambio dati fra centrali operative di combattimento e manovre cinematiche in formazione, queste ultime, di particolare complessità in virtù della presenza contemporanea di oltre 15 navi in navigazione e a distanze ridotte.

A conclusione delle esercitazioni tra i tre gruppi portaerei è stato organizzato uno “scambio di quadrato” (temporaneo scambio di personale n.d.r.) al quale hanno partecipato dodici tra giovani ufficiali, sottufficiali e graduati della Marina Militare a bordo della portaerei americana Truman.

La portaerei Cavour è stata scelta come punto d'incontro per gli ammiragli comandanti dei tre gruppi portaerei presenti, a dimostrazione del fatto di come l'Italia sia un punto di riferimento all'interno del “Mare Nostrum”. Gli equipaggi e i mezzi della Squadra navale hanno dimostrato standard di prontezza e flessibilità adeguati ad assolvere con efficacia i compiti di difesa sul mare e dal mare, di sicurezza marittima e di tutela degli interessi strategici nazionali.

Le esercitazioni concluse nel mar Ionio hanno anche dato un forte segno di “coesione transatlantica”, consolidando le relazioni tra Paesi legati da vitali interessi sul mare, a garanzia degli obiettivi comuni di pace e sicurezza.

Mar Ionio, 6 febbraio, il gruppo portaerei in addestramento congiunto. In primo piano, il cacciatorpediniere Andrea Doria insieme alla nave gemella francese Claude Forbin, precedono la portaerei Charles De Gaulle a sinistra, la portaerei Cavour al centro e la statunitense Harry S. Truman, seguite dalle altre unità di scorta.

Elicotteri d'assalto volano nel freddo estremo

di Giovanni Fassari

**Primo Gruppo Elicotteri:
Addestramento estremo degli equipaggi di volo
in climi rigidi**

Il rumore degli elicotteri arriva a terra attenuato dal manto di neve che ricopre la valle. Rapidamente i velivoli si portano all'atterraggio, su un'ampia radura, innalzando una coltre di neve che a tratti fa sparire la sagoma degli elicotteri MH-101A. In un fazzoletto di terra circondato dagli alberi innevati, gli elicotteri della Marina Militare decollano e si dileguano all'orizzonte con la stessa rapidità con la quale sono arrivati. Siamo sulle Dolomiti, nei pressi di Cortina (Belluno) e Rolle (Treviso), dove gli equipaggi di volo del Primo Gruppo Elicotteri si sono addestrati a operare in scenari montuosi, in presenza di condizioni meteorologiche difficili, caratterizzate da neve, temperature basse e aria rarefatta, differenti da quelle tipiche marine in cui sono abituati a operare. Grazie all'esperienza maturata durante l'impiego del personale del Primo Gruppo Elicotteri in Afghanistan, dieci anni fa, prosegue l'addestramento mirato al manteni-

mento e all'aggiornamento delle capacità di operare in presenza di condizioni climatiche estreme, verificando e aggiornando i programmi, le procedure e gli equipaggiamenti in dotazione. L'attività addestrativa che stiamo raccontando, coordinata dal Reparto Eliassalto (REA) del Comando delle Forze Aeree della Marina Militare (COMFORAER), è stata condotta dal 3 al 28 gennaio e si è articolata in tre fasi. La prima parte teorica è stata realizzata con il supporto del personale del Comando Subacquei ed Incursori "Teseo Tesei" (COMSUBIN), con l'obiettivo di addestrare gli equipaggi di volo alla sopravvivenza in alta montagna; a seguire un modulo pratico sull'Appennino tosco-emiliano (Passo del Lagastrello - Massa), durante il quale il personale si è esercitato nelle "marce tattiche" in presenza di neve e ghiaccio e nella costruzione di ripari dove pernottare in situazioni estreme di temperature basse. "Il processo di ambientamento

ai climi rigidi - cosiddetto *winterization* - è stata un'esperienza per me inedita. Marciare sulla neve, costruire dei ripari per la notte scavando nel ghiaccio e imparare nuove tecniche per la sopravvivenza, ha aumentato il mio bagaglio professionale e fornito nuovi stimoli alla mia formazione", questo il racconto del sottotenente di vascello (pilota) Pietro Inzerillo. La seconda fase è stata condotta presso la Stazione Elicotteri della Marina di Luni (MARISTAELI Luni) con l'impiego del simulatore EH-101 *Full Crew Mission Simulator* (FCMS EH-101), che ha permesso agli equipaggi di volo di confrontarsi con la condotta di attività di volo eliassalto, anche in situazioni di emergenza, a quote elevate con condizioni meteorologiche avverse, in presenza di neve e temperature con formazione di ghiaccio. L'ultima fase, dedicata all'attività di volo pratica, è stata svolta rischiando due elicotteri MH-101A e cinquantadue militari del Primo

Gruppo Elicotteri presso l'aeroporto di Bolzano. Grazie alla condivisione delle tecniche e delle procedure operative impiegate dai reparti dell'aviazione dell'Esercito, è stato possibile affinare lo studio e le considerazioni sulla pianificazione e condotta del volo tattico nello scenario alpino. Uno scambio proficuo di esperienze tra gli equipaggi del 4° Reggimento Altair di stanza a Bolzano e quelli della Marina Militare. Le missioni svolte sono state incentrate sull'addestramento alle tecniche tipiche del volo in montagna a bassa quota, al di sopra e tra gli ostacoli, sul decollo e l'atterraggio in zone confinate innevate, sia di giorno che di notte, anche attraverso l'impiego dei visori notturni (NVG - Night Vision Goggles). Tra i partecipanti il capitano di corvetta (pilota) Edoardo Bettioli che racconta: "Fondamentale è stato l'addestramento preliminare condotto al simulatore FCMS EH-101, in ambienti montuosi che richiedono

sempre la massima concentrazione per condurre in sicurezza la missione. Infatti, la possibilità di fronteggiare fattori atmosferici come neve, nubi e forti venti orografici, in grado di compromettere la condotta del volo in sicurezza, rappresenta un'importante sfida e costituisce un

deciso momento di crescita professionale". Quest'attività ha consentito agli equipaggi di volo di acquisire delle conoscenze indispensabili in previsione dei prossimi impieghi addestrativi e operativi anche al di fuori del Mediterraneo.



Elicottero MH-101A in volo durante una delle fasi di addestramento dei piloti della Marina Militare. Appennino tosco-emiliano: personale degli equipaggi di volo realizzano un riparo notturno.

Circolo Polare Artico: la prima volta del Garibaldi

*Esercitazione NATO e interoperabilità
nel diario di bordo dell'incrociatore portaeromobili Garibaldi,
verso il Mar di Norvegia*

di Antonio Moschetti



A 42 anni dal taglio della prima lamiera, avvenuto il 28 aprile 1980, l'incrociatore portaeromobili Giuseppe Garibaldi scrive una nuova pagina di storia e risponde "Obbedisco", come recita il motto della nave, con rinnovato slancio alle sfide del XXI secolo. Poche "navi grigie" della Marina Militare si erano spinte così lontano sfidando condizioni meteo-marine proibitive come quelle che caratterizzano il Nord del

mondo. Impegnata nella più grande esercitazione dell'Alleanza Atlantica nel Circolo Polare Artico dagli anni ottanta, cui prendono parte 35.000 militari di 28 nazioni (la Norvegia è il Paese che guida le manovre tramite il Norwegian Joint Headquarters di bordo), il Garibaldi sarà nave sede di comando del CATF (Commander Amphibious Task Force – al comando del contrammiraglio Valentino Rinaldi, Comandante della Terza Divisione Navale) e del CLF (Commander Landing Force - Brigadier General USMC Anthony M. Henderson, Comandante del 2nd Marine Expeditionary Brigade dello US Marines Corps). Con a

bordo tre elicotteri EH101 della Marina Militare, di cui due MH in versione multiruolo ed I SH in versione navale, ed il "sistema d'arma" principale della Forza Anfibia, ossia una Forza da Sbarco composta da 90 Fucilieri della Brigata Marina San Marco e dai Marines Americani, la flagship della Terza Divisione Navale è stata tra gli interpreti principali dell'esercitazione Cold Response 2022 (CO.RE.22) dal 12 al 31 marzo 2022. La CO.RE.22 è un'esercitazione invernale organizzata dalla Norvegia che si svolge ogni due anni e coinvolge i Paesi alleati e partner; essa ha il compito di testare la prontezza e l'interoperabilità dell'Alleanza Atlantica in uno scenario operativo caratterizzato da condizioni meteo-climatiche e to-

pografiche particolarmente difficili. In pratica ha lo scopo di certificare una parte delle Forze di reazione rapida della NATO, la Very High Readiness Joint Task Force, e l'alto numero di partecipanti di quest'anno è risultato determinante per migliorare le capacità di cooperazione e le performance in un territorio strategico per gli interessi e la difesa della stessa Alleanza. Le Forze marittime partecipanti hanno operato infatti nel Mar di Norvegia, in un'area a Nord delle Isole Lofoten, al di sopra del Circolo Polare Artico in mari in cui pochi marinai osano navigare, per di più in pieno inverno!

Il "viaggio" è cominciato il 15 febbraio quando Nave Garibaldi, al comando del capitano di vascello Marcello Gri-velli, ha mollato gli ormeggi dalla Stazione Navale Mar Grande di Taranto con rotta verso ovest in direzione dello Stretto di Gibilterra. Dopo



vent'anni, la portaeromobili ha di nuovo varcato le Colonne d'Ercole e l'emozione a bordo è stata tangibile. Diversi i membri dell'equipaggio che hanno osservato in silenzio sul ponte di volo il tratto di mare che divide due continenti così vicino, eppur così lontani nella storia e nel destino dei popoli che le abitano.

“Sono grata alla Marina per questa bellissima esperienza. Rimarrà indelebile nei miei ricordi”, sono le parole del marinaio Rosa Cava, tra i più giovani di bordo a vivere un'esperienza unica nella storia decennale della nave.

Durante il trasferimento, nelle acque del Mediterraneo occidentale, il Garibaldi si è esercitato con il pattugliatore Syphax della Marina Tunisina e con il magnifico veliero Juan Sebastián De Elcano della Marina Spagnola, collaborando con paesi partner nell'ottica della strategia di “Naval Diplomacy” della nostra Marina.

Lasciate le Colonne d'Ercole, con alle spalle l'Europa e l'Africa, il Garibaldi ha affrontato le prime onde dell'Oceano Atlantico e, dal 24 al 26 febbraio, ha sostato a La Coruña in Spagna per il rifornimento di viveri e combustibile prima di continuare la rotta verso nord. Il burrascoso Golfo di Biscaglia, con le sue onde alte sei metri, ha messo a dura prova la resistenza dell'equipaggio che è giunto, come previsto, il 28 febbraio nella

rada di Plymouth in Inghilterra per imbarcare 3 marines dell'advanced party dello staff CLF.

“Momento storico” l'attraversamento del Circolo Polare Artico (latitudine 66° 33' 39" N) avvenuto alle 09.00 locali del 4 marzo quando, alcuni membri dell'equipaggio, in nome della tradizione sono stati “battezzati” con le gelide acque del Mar di Norvegia, mentre a prora, i nocchieri di bordo, dipingevano di blu “l'occhio di panama” (apertura situata nella parte prodiera della nave, attraverso cui passano i cavi d'ormeggio e da rimorchio n.d.r.), proprio come i “nasi blu” di coloro che navigano nel mare del Circolo Polare Artico. Ma le sorprese non sono finite per il Comandante ed il suo equipaggio! Qualche miglio più a nord, nel cielo stellato appare la magia dell'Aurora Boreale, che non ha

impedito solo qualche ora dopo che una violenta bufera di neve si abbattesse sulla nave imbiancando “l'isola ed il ponte di volo” del Garibaldi. Passata la bufera, l'equipaggio ha potuto godere di un'incantevole panorama fatto di maestose montagne, imponenti pendii innevati e puntellati da piccoli villaggi e taiga scandinava. “Un momento indescrivibile, che porteremo nel nostro cuore per sempre” ha commentato il comandante, capitano di vascello Marcello Grivelli, consapevole che il suo equipaggio, al rientro in Italia, torneranno cambiati perché arricchiti da un'esperienza unica nel suo genere.

L'incrociatore portaeromobili Giuseppe Garibaldi alla fonda davanti il porto di Narvik, a nord della Norvegia.

EUNAVFOR Atalanta, è la volta della fregata Bergamini

*Prorogato a tutto il 2022
l'impegno italiano
nella prima operazione
europea marittima*

di Viviana Passalacqua

L'acqua protegge la terra. Succede quando l'onda lunga della pirateria dal mare aperto minaccia le coste somale, del Golfo di Aden, del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano. Parliamo dei mari dove a inizio febbraio la fregata Carlo Bergamini, al comando del capitano di fregata Luca Moro, è subentrata alla nave gemella Federico Martinengo, nella missione EUNAVFOR Atalanta. A bordo, assetti specialistici della Sezione Elicotteri, della Brigata Marina San Marco e del Comando Subacquei e Incursori (COMSUBIN). Si tratta della ventinovesima turnazione di una

nave della Marina Militare impegnata nel contrasto alla pirateria e nel supporto al World Food Programme (WFP) decisi dall'Unione Europea 13 anni fa a protezione dell'area intorno al Corno d'Africa. Contrasto al banditismo marittimo, scorta ai mercantili e alle imbarcazioni minori, lotta al traffico d'armi e stupefacenti, monitoraggio della pesca di zona. Ma anche e soprattutto una mano tesa alle popolazioni sfiancate da guerre e carestie, per un totale di 2.276.637 tonnellate di aiuti umanitari e cibo consegnati tra il 2009 e il 2021 (fonte: EU Naval Force – Somalia 2009). Il

tutto, anche in vista dell'obiettivo "Fame Zero" nel mondo, fissato dalle Nazioni Unite entro il 2030. Un traguardo difficile, ma prioritario. Risolvere un territorio partendo dalla popolazione, dal ripristino dei diritti, della sovranità statale e marittima, perché la libertà di navigazione è vita. È la vision di Atalanta, che porta avanti anche attività di Civilian and Military Cooperation (CIMIC) in favore delle popolazioni e delle istituzioni locali, e addestramenti fra le Marine militari dei Paesi operanti nell'area. Di fatto, è la prima missione europea a carattere

marittimo, gestita dal Comando Operativo di Vertice Interforze (COVI) alle dipendenze del Capo di Stato Maggiore della Difesa. Un simbolo di unione, forza e condivisione d'intenti del vecchio continente, complementare alle iniziative European Union Capacity Building Mission (EUCAP), per lo sviluppo delle capacità civili e European Union Training Mission (EUTM) in Somalia, per l'addestramento di militari e polizia somali e per la corretta applicazione del diritto marittimo. Una difesa del territorio che passa per il suo potenziamento,

tramite consulenza strategica e formazione, con l'apporto di mezzi finanziati dall'UE. Ad oggi, l'operazione internazionale congiunta registra un tasso di successo degli interventi del 100%. Sono 172 i pirati trasferiti alle autorità competenti e 2.302 le navi protette, fra navi noleggiate dal Programma Alimentare Mondiale (PAM) e unità di supporto logistico alla missione dell'Unione Africana in Somalia (AMISOM). Su decisione del Consiglio Europeo, è stata prorogata fino al 31 dicembre 2022.

La fregata Bergamini in navigazione

Cos'è il CIMIC?

Benessere della popolazione, sviluppo economico, stabilità istituzionale: sono le priorità del CIMIC (Civil Military Co-operation), unità a valenza interforze e internazionale specializzata nella cooperazione civile-militare voluta dalla NATO (North Atlantic Treaty Organization) per il buon esito delle missioni. Il "CIMIC Group South" (CGS) nasce nel 2002 a Motta di Livenza (Treviso) su iniziativa di Italia, Grecia, Portogallo, Ungheria, Romania e Slovenia, cui segue il paritetico CIMIC Centre of Excellence dell'Aia (Paesi Bassi). Coinvolge tutte le Forze Armate, unite per la ripartenza delle aree di crisi (distribuzione di aiuti umanitari, costruzione di infrastrutture, addestramenti militari, interfaccia con autorità e organizzazioni governative e non).



Dynamic Manta 22: caccia ai sommergibili

L'esercitazione annuale della NATO alla lotta anti-sommergibile

di Antonello D'Avenia

La storia ci insegna che la lotta anti-sommergibile è nata e si è evoluta in parallelo con la minaccia dei mezzi subacquei. Fin dalla prima comparsa, verso la fine del 1800, i sommergibili fecero comprendere subito la pericolosità invisibile e di conseguenza, la loro diffusione tra le maggiori Marine militari del mondo fu repentina.

Le due guerre mondiali videro i sommergibili grandi protagonisti e le tattiche per combatterli dovettero crescere in modo esponenziale per non soccombere: dai convogli dei mercantili scortati dalle navi militari fino ad arrivare alle mine rilasciate nei

punti di navigazione più strategici o alle bombe di profondità lanciate dagli aerei. Anche la successiva Guerra Fredda, fu un evolversi di tattiche e strategie nascoste negli abissi del mare: mentre i due "blocchi" contrapposti a guida U.S.A. e U.R.S.S. si fronteggiavano a viso aperto al limite della diplomazia, i sottomarini alleati e sovietici si celavano mantenendosi addestrati e pronti a fronteggiarsi in caso scoppiasse lo scenario peggiore. Non dimentichiamoci infine, che nel

Crepuscolo serale: sommergibile Todaro in navigazione con parte dell'equipaggio schierato in coperta.

conflitto delle Falkland/Malvinas del 1982 tra Inghilterra e Argentina, ad essere decisivo fu l'affondamento dell'incrociatore argentino General Belgrano da parte del sottomarino britannico Conqueror.

Passano gli anni dunque, ma l'addestramento alla lotta-antisommergibile non perde la propria importanza.

La Dynamic Manta è un'esercitazione mirata proprio all'addestramento e alla condotta delle operazioni di difesa contro i sottomarini (*Anti Submarine Warfare – ASW*), pianificata e condotta ogni anno dal Comando Marittimo Alleato della NATO (MARCOM), che si svolge nel Mediterraneo centrale.

Quest'anno si è svolta dal 21 febbraio al 4 marzo, al largo delle coste siciliane. Quattro sommergibili provenienti da Francia, Grecia, Italia, e Stati Uniti, si sono addestrati insieme a un-



dici navi militari di Italia, Stati Uniti, Canada, Turchia, Francia, Spagna e Grecia. Hanno parteciperanno anche otto aerei da pattugliamento marittimo (Maritime Patrol Aircraft – MPA)

ed otto elicotteri. Nel dettaglio, la Marina Militare ha preso parte con la fregata Carlo Margottini, la fregata Carabiniere, il sommergibile Salvatore Todaro e gli elicotteri del 3° Gruppo Elicotteri della Stazione Elicotteri di Catania (Maristaeli Catania). L'Italia inoltre, ha assicurato il supporto logistico della base navale di Augusta e della base aerea dell'Aeronautica Militare di Sigonella (Catania). Il tutto sotto il comando del contrammiraglio Mauro Panebianco, Comandante del Secondo Gruppo Navale permanente della NATO (Standing NATO Maritime Group 2 – SNMG 2).

L'esercitazione Dynamic Manta, nella sua attuale veste, viene pianificata ogni

anno dal 2013. Il contrammiraglio Vito Lacerenza, Capo Reparto Sommergibili della Marina, ha voluto sottolineare la comunione d'intenti tra gli Alleati: "La Marina Militare è molto onorata di ospitare questa esercitazione nel cuore del Mediterraneo. L'Italia pensa che l'Alleanza Nato rispecchi principi comuni".

Elicottero SH-90A in fase di appontaggio sul ponte di volo della FREMM ASW Margottini.



Varato il Giovanni delle Bande Nere

Sarà il quarto Pattugliatore Polivalente consegnato da Fincantieri, il primo nella versione completa

di Alessandro Busonero

Avviato nel 2015, su decisione del Governo e del Parlamento, il progetto di ampliamento della Squadra navale prende sempre più forma. A Riva Trigoso (Genova), è stato varato il 12 febbraio il quarto dei sette pattugliatori che Fincantieri consegnerà alla Marina Militare. È il Giovanni delle Bande Nere, Pattugliatore Polivalente d'Alta (PPA), nave con molteplici funzioni nonché capacità operative in contesti ad ampio raggio, dalle calamità naturali al pattugliamento. Quarto della classe Thaon di Revel, è il primo con versione "completa", cioè il massimo della capacità di difesa. Una nave combattente di prima linea, in grado di impiegare imbarcazioni veloci tipo RHIB

(Rigid Hull Inflatable Boat) sino a una lunghezza di oltre 11 metri tramite gru laterali o rampa di alaggio situata all'estrema poppa. Lunga 133 metri, raggiunge una velocità di oltre 31 nodi in funzione della configurazione e dell'assetto operativo, ha un equipaggio di 145 persone e può alloggiarne fino a 181. La nave è capace di fornire a terra acqua potabile e corrente elettrica. Sarà consegnato nel 2024 e con il Thaon de Revel, il Francesco Morosini e il Raimondo Montecuccoli, costituirà un ulteriore avanzamento verso una flotta sempre più moderna ed efficace. Difatti, queste unità navali sono dotate di una tecnologia del tutto innovativa: il Naval Cockpit, l'elemento più rappresentativo in que-

sto piano di rinnovamento. Si tratta di una postazione integrata dalla quale condurre tutte le operazioni sia navali che aeree, solo con la presenza di pilot e copilot, ovvero quelle due figure conosciute come ufficiale di guardia in plancia, che deve garantire la sicurezza della navigazione, e Command, dedicato alla condotta della nave. Alla cerimonia del varo erano presenti l'ammiraglio di squadra, sommergibilista, Dario Giacomini, dal 30 ottobre 2018 Vice Segretario Generale della Difesa/Vice Direttore Nazionale degli Armamenti, e l'ammiraglio Matteo Bisceglia, dal 21 settembre 2019 Direttore dell'OCCAR (Organizzazione Congiunta per la cooperazione in materia di armamenti).

In apertura: Rottura contro lo scafo della bottiglia che sancisce il varo del Giovanni delle Bande Nere.
In alto: Da sinistra: L'ammiraglio Dario Giacomini, vice Segretario Generale della Difesa; Giuseppe Giordano, direttore generale Fincantieri Navi Militari, l'ammiraglio Massimo Guma, direttore degli Armamenti Navali, l'ammiraglio Matteo Bisceglia, direttore di OCCAR e l'ammiraglio Pierpaolo Ribuffo, comandante del Comando marittimo nord.
In basso: Torino - Palazzo Reale, Galleria Sabauda: ritratto del XVI sec. di Giovanni delle Bande Nere (tavola/ pittura a tempera)

Chi era Giovanni delle Bande Nere?

Discendente di Lorenzo il Vecchio de' Medici, ultimo capitano di ventura, deve il suo nome alle famose "Bande Nere" che, alla morte di Papa Leone X, sostituirono le insegne bianche e viola del corpo militare da lui fondato per servirlo. Niccolò Machiavelli lo considerò tra i più grandi condottieri dell'epoca: aveva la fama di *colui che vince sempre*. Visse nella prima metà del 1500 e se ne andò ancora giovane, a neanche 28 anni, confermando l'antico detto secondo cui "muore giovane solo chi è caro agli Dei". Nel 2019, dopo 77 anni, il cacciamine Vieste ritrovò l'incrociatore della Seconda guerra mondiale a lui intitolato, affondato al largo di Stromboli, nel 1942.



IALA: sale a cinquantuno il numero dei sottoscrittori

di Mariarosaria Lumiero

Parigi, altri 27 Stati firmano la Convenzione sull'organizzazione internazionale per gli ausili alla navigazione marittima

A partire dallo scorso 26 gennaio, i sottoscrittori della costituenda International Organization for Marine Aids to Navigation, evoluzione dell'attuale IALA, sono più che raddoppiati: ai 24 Stati firmatari della Convenzione sull'Organizzazione internazionale per gli ausili marittimi alla navigazione, si sono uniti altri 27 Paesi, 5 dei quali già in fase di ratifica. Un valore aggiunto per la sicurezza di navigazione in tutto il mondo, secondo Francis Zachariae, Segretario generale di IALA. A rappresentare la Marina Militare durante la cerimonia di firma a Saint-Germain-en-Laye (Parigi), il contrammiraglio Giacinto Sciandra, capo di Stato Mag-

giore del Comando Logistico, il capitano di vascello Paolo Florentino, vice direttore della Direzione Fari e Segnalamenti e il capitano di vascello Claudio Manganiello, capo ufficio affari internazionali del Comando generale del corpo delle Capitanerie di Porto (MARICOGECAP). A partire dal 1957, IALA si occupa di normare gli ausili alla navigazione marittima a livello mondiale: l'obiettivo è quello di rendere sempre più fruibili e ottimali gli aiuti utili alla navigazione, così da evitare il maggior numero possibile di incidenti marittimi aumentando, al contempo, sia il livello di protezione delle persone che dell'ambiente marino.

Il suo percorso di transizione a organo intergovernativo è iniziato il 27 gennaio 2021, quando la Francia, rappresentata dal ministro degli Affari Marittimi Annick Girardin, è stata prima firmataria della Convenzione, adottata durante la conferenza diplomatica di Kuala Lumpur (Malesia) del 2020, che potenzia l'Organizzazione in termini di cooperazione per la tutela costante della comunità marittima. Lo scorso 10 dicembre si è aggiunta l'Italia, con la firma di Teresa Castaldo, ambasciatrice d'Italia in Francia, in presenza del sottocapo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio di squadra Giuseppe Berutti Bergotto.

L'Italia, con il Servizio dei Fari e del Segnalamento Marittimo Nazionale, sin dal 1911 costituisce una risorsa per la nazione e, soprattutto, una garanzia per la navigazione marina e da diporto. Una capacità della Forza Armata, garante della sicurezza in mare di tutti i naviganti, rispettando il linguaggio marittimo universale previsto dalla IALA. Tramite le navi ausiliare Moto Trasporto Fari (MTF), la Marina Militare organizza apposite "campagne fari" allo scopo di mantenere il segnalamento galleggiante marittimo nazionale. Si sono appena concluse due tappe a cura di Marifari Venezia con nave Ponza e Marifari La Maddalena con nave Palmaria.



La rappresentanza italiana presente alla firma della Convenzione da parte dell'Italia in data 10 febbraio. Da sinistra a destra: capitano di vascello Angelo Patrino; ammiraglio ispettore (Capitanerie di Porto) Piero Pellizzari, S.E. Teresa Castaldo, ambasciatrice d'Italia in Francia; ammiraglio di squadra Giuseppe Berutti Bergotto e il contrammiraglio Giacinto Sciandra.

Il Servizio dei Fari e del Segnalamento Marittimo Nazionale (SFN)

Affidato ex lege alla Marina Militare dal 1911, gestisce la segnaletica marittima fissa e galleggiante presente lungo le coste della penisola, delle isole e nei porti di interesse nazionale, garantendone il funzionamento, l'ordinaria manutenzione ed il minuto mantenimento. Ad oggi, il SFN gestisce un totale di 874 segnalamenti, suddivisi tra fari, fanali, mede e boe. Il loro corretto funzionamento assicura un fondamentale ausilio per la condotta in sicurezza del traffico marittimo, in particolare nelle zone di mare prospicienti le coste, nelle acque portuali e nelle fasi di avvicinamento/allontanamento ai porti/rade, ed in tutti quei bacini dove la necessaria precisione della navigazione non può prescindere da riferimenti visivi.

Le navi ausiliare Moto Trasporto Fari della Marina

Nave Ponza con sede Venezia;
Nave Palmaria con sede La Spezia;
Nave Tavolara con sede La Maddalena;
Nave Procida con sede Taranto;
Nave Levanzo con sede Napoli.

Le Campagne Fari delle navi classe Ponza

Prosegue la manutenzione del sistema di segnalamento marittimo nazionale lungo gli 8.000 km della nostra costa

Di Fausto Fois

Le cinque unità della classe "Ponza", cosiddette unità Moto Trasporto Fari (MTF) conducono un'opera incessante e meticolosa di manutenzione del capillare sistema di segnalamento marittimo nazionale, distribuito lungo gli 8000 chilometri di costa del nostro Paese e composto da migliaia di elementi, tra cui fari, fanali, boe e mede, la stragrande maggioranza dei quali curati dalla Marina Militare. Si tratta delle cosiddette "Campagne Fari", che garantiscono alla nazione la tutela del sistema internazionale di segnalamenti marittimi: la Marina Militare svolge un ruolo primario in uno spettro di attività molto ampio e diversificato, che vanno dalla tutela dell'ambiente marino, alla protezione civile, al supporto sanitario specialistico, fino ai servizi di

sicurezza della navigazione nelle acque territoriali. Il tutto, nel quadro delle competenze e delle capacità organizzative che la Difesa è in grado di mettere a disposizione della popolazione civile. Il 4 febbraio 2022, Venezia è stata testimone di un'importante attività condotta da nave Ponza, inquadrata nel Primo Gruppo Navi Ausiliarie della Prima Divisione Navale di La Spezia. Il Ponza, equipaggiato con una gru in grado di sollevare fino a 15 tonnellate di peso e con un potente argano adibito alla movimentazione dei pesanti massi d'ormeggio per la posa e il recupero di boe, fanali, catenarie, ancore e tralici, si è occupato del riposizionamento di una

grossa meda nei pressi della Bocca di Porto di Lido, in prossimità delle paratoie del MoSE (Modulo Sperimentale Elettromeccanico - sistema di dighe mobili, n.d.r.), che proteggono il canale di ingresso della laguna Serenissima. L'operazione, che impone un altissimo livello di competenza tecnico-marinarsca, è stata svolta in modo efficace e sicuro grazie allo stretto coordinamento tra l'equipaggio della nave e gli specialisti palombari del Comando Subacquei e Incursori (Comsubin).

L'unità Moto Trasporto Fari (MTF) Ponza all'ingresso dell'Arsenale Militare di Venezia.



Illuminando il mare

La campagna fari e segnalamento di nave Palmaria nel mare di Portosveme, al largo della Sardegna

di Mariarosaria Lumiero

Terminata la campagna Fari e Segnalamento nelle acque di Portosveme, Nave Palmaria, unità tipo Moto Trasporto Fari (MTF) classe Ponza, con un equipaggio di trenta uomini e donne, si appresta ad avviare nuove attività al comando del tenente di vascello Carmine Ancora, al quale abbiamo rivolto alcune domande.

Le campagne Fari e Segnalamento sono fondamentali per la sicurezza della navigazione, in cui l'Italia riveste un ruolo di protagonista a livello mondiale. Qual è stato il contributo di nave Palmaria nelle operazioni concluse a Portosveme?

Nave Palmaria è stata impegnata nella posa di un segnalamento luminoso di colore verde necessario ad indicare ai naviganti il lato destro del canale di sicurezza per l'ingresso nel porto di Portosveme. Tale attività si sviluppa nel quadro di competenze specialistiche di attività manutentive per la tutela ed il mantenimento dell'efficienza dei segnalamenti marittimi, in questo caso lungo le bellissime coste della Sardegna.

L'equipaggio è il cuore pulsante di una nave. Con quali caratteristiche descriverebbe gli uomini e le

donne di cui Lei è al comando?

L'equipaggio di nave Palmaria è un team eterogeneo, esperto, specializzato nell'esecuzione delle operazioni a carattere tecnico-marinaresco, capace di lavorare curando ogni dettaglio con la massima attenzione. La principale caratteristica è quella di coordinare tutte le attività generando un'efficace sinergia anche con i nuclei subacquei e gli enti locali per la piena riuscita delle manutenzioni necessarie a garantire l'efficienza dei segnalamenti marittimi.

Comandante qual è il prossimo impegno?

Nell'attività a Portosveme gli uomini e le donne del mio equipaggio hanno lavorato con ottimi risultati e siamo ben contenti nel proseguire la nostra attività lungo la penisola. Ricordando il motto di tutte le Unità Moto Trasporto Fari (M.T.F.) "Lumina Pro Salute Nautae" - Illumina per la sicurezza dei naviganti - andremo ad operare sui segnalamenti che richiedono un rapido intervento per continuare a garantire la navigazione in sicurezza. Inoltre, nell'ambito delle attività programmate dal Primo Gruppo Navi Ausiliarie e dalla Prima Divisione Navale, non mancheranno occasioni per proseguire l'addestramento dei giovani ufficiali di vascello che un giorno avranno

l'onore di diventare Comandanti di navi militari.

A coordinare l'attività, su indicazioni del comando di bordo, il nostromo, capo di 1° classe nocchiere Giuseppe Vozza a cui abbiamo chiesto:

Il compito del nostromo è tra quelli centrali a bordo di una nave. Nel caso specifico di questa attività appena conclusa, vi è stato un aspetto in particolare che ha dovuto curare con estrema precisione?

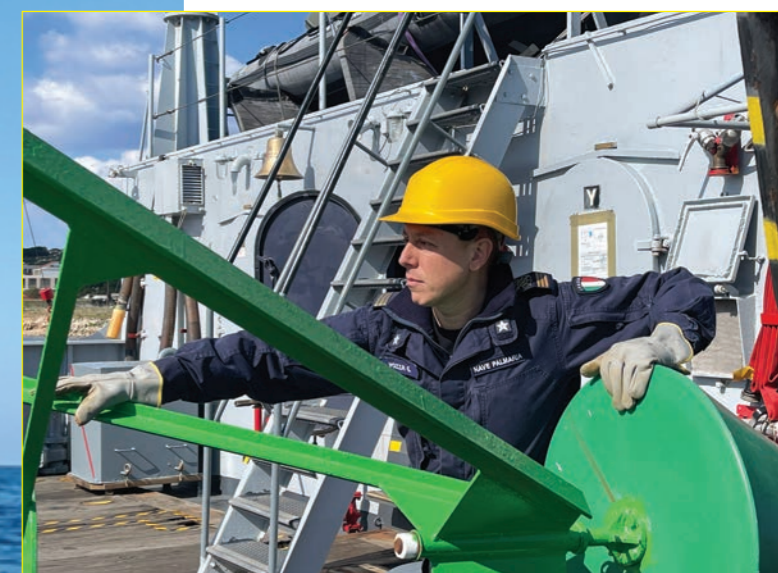
Nella conduzione di queste particolari attività marinaresche è fondamentale un'attenta pianificazione e preparazione da parte di tutti. Prima di ogni attività è molto importante riepilogare i punti salienti delle azioni che saranno eseguite facendo un rapido briefing insieme a tutti gli operatori; in questo modo possiamo raggiungere l'obiettivo in maniera efficace, rapido e in sicurezza.

La responsabilità che la investe è molto alta. Quali sono gli aspetti professionali che il nostromo deve sempre rispettare?

Il nostro lavoro è complesso e richiede abnegazione e costanza oltre che capacità di rapida valutazione e approfondita conoscenza delle procedure. Grande passione, massimo impegno ed professionalità sono gli aspetti che meglio definiscono la figura del nostromo.

Nave Palmaria, durante la Campagna fari e segnalamento nel mare di Portosveme (foto di Vincenzo Piras). A destra: un palombaro del nucleo SDAI (Servizio Difesa Antimezzi Insidiosi) durante il posizionamento della meda. (Foto di Antonio Pinna)

Il tenente di vascello Carmine Ancora e il capo di 1° classe nocchiere Giuseppe Vozza, comandante e nostromo di nave Palmaria.



Comandante per un giorno!

Squadra navale: addestramento in mare per i comandanti di domani

di Filippo Muraro



Sveglia puntata alle 06.30, ma sono già sveglio: non voglio rischiare di fare tardi! Mi guardo allo specchio, mi sciacquo il viso e mi libero dai pensieri della notte. Ho lo stomaco un po' chiuso, suppongo sia normale visto ciò che mi attende.

Un bel caffè fumante mi trasmette la giusta carica... mi sono preparato per anni a questo momento, tra poco sarà tutto reale: io, l'equipaggio, nave Palmaria e il mare... sto per sperimentare l'emozione di essere "Comandante per un giorno"! Salgo a bordo e mi dirigo in plancia. Rivedo i messaggi d'interesse: avvisi ai navi-

ganti, ordine di operazioni pervenuto dal Comando Primo Gruppo Navi Ausiliarie e le disposizioni per l'addestramento organizzato dal Comando della Prima Divisione Navale, che per oggi ha previsto un'attività di manovre in formazione con nave Ammiraglio Magnaghi, nave Mario Marino e nave Tullio Tedeschi. Voglio dimostrare di essere all'altezza della situazione. Ripasso mentalmente le check-list e prendo posto al tavolo di carteggio dove è pronta la carta nautica della rada di La Spezia. Nell'aria i suoni tipici di una nave della Marina Militare, le voci agli apparati radio, i cicalini degli strumenti di navigazione, e il personale che si prepara alla manovra. Il timoniere verifica l'efficienza dei sistemi di governo e la vedetta è pronta a traguardare i punti cospicui. La Rete Ordini Collettivi, dal tipico suono metallico, rompe il silenzio: "Inizio briefing pre-manovra in plancia". Sono teso, ho la bocca serrata e la concentrazione è al massimo, tutti cominciano a raccogliersi attorno al tavolo in attesa che spieghi loro le mie intenzioni per il disormeggio e le manovre

che andremo a condurre. Nonostante l'emozione le parole escono da sole, con una sicurezza che tranquillizza tutti, chiarisco tutti gli aspetti della mia idea di manovra. Esco in aletta, controllo attorno a me e guardo verso l'orizzonte; il mare ha quel colore blu notte e l'aria profuma di sole e salsedine. Le condizioni metereologiche sono ottime, segno di buon auspicio. "Alle sezioni di manovra!" Le voci arrivano ovattate... mi concentro sulla direzione del vento, "A tutte le sezioni da plancia: comunicare quando pronti al disormeggio. Tutte le sezioni sono pronte alla manovra. È arrivato il mio momento, gli attimi in cui la concentrazione di tutto l'equipaggio è rivolta agli ordini del Comandante, che per questa giornata di addestramento, sono proprio io. Sento un brivido corrermi lungo la schiena, i muscoli si irrigidiscono... tocca a me. Rivolgo uno sguardo di complicità e implicita richiesta di autorizzazione al Comandante di nave Palmaria che mi sorride e con un cenno del capo mi autorizza a procedere. Con voce autorevole ordino: "Poppa: molla e rien-

tra!" ...e dopo pochi lunghissimi istanti... "Prora: spara!" ... "Macchine: pari avanti adagio!". La nave comincia a spostarsi e a tagliare quelle piccole onde che la brezza mattutina si diverte a disegnare. Stiamo per passare le ostruzioni, controllo che non ci siano ostacoli e che la nave sia sull'allineamento per l'uscita dal porto. Guardo verso poppa, pian piano il monte Parodi si allontana... mi volto nuovamente verso prora, il sole si è svegliato, il Golfo dei Poeti regala uno spettacolo di luci unico nel suo genere e il mare aperto ci accoglie maestoso.

Il comandante del Palmaria, tenente di vascello Carmine Ancora, addestra alla manovra il sottotenente di vascello Davide Ermo. La formazione dei giovani ufficiali di vascello è propedeutica all'incarico di comandante di navi militari. A seguire, la nave Moto Trasporto Fari (MTF) Palmaria, impegnata in manovre cinematiche con la nave Polifunzionale ad alta velocità Tullio Tedeschi e, più distante, la nave appoggio Subacquei e Incursori Mario Marino - (foto di Silvio Scialpi).





Trentacinque settimane per diventare un Leone

Corso di abilitazione anfibia. Come nascono i fucilieri di Marina

di Viviana Passalacqua

Nel bosco di notte, in silenzio. Si va avanti a tentoni, le mani salde sul fucile, che diventa parte di te. Uno zaino in spalla che pesa più di 40 kg, anche 50, gli anfibi bagnati e l'abbraccio severo del mare di gennaio. Sonno e incertezza non fanno parte del bagaglio, mai.

La paura non esiste. Inizia un viaggio per pochi, pochissimi, per mare e per terra, ma soprattutto dentro se stessi: la scommessa di superarsi, mentalmente e fisicamente, per sentirsi dire che sì, finalmente, ce l'hai fatta. Sei un Leone.

Da metà gennaio al prossimo ottobre, nove guardiamarina si misurano

con questa sfida dentro e fuori le mura della Caserma Carlotto della Brigata Marina San Marco, a Brindisi, dove i test d'ammissione al corso di abilitazione anfibia gli sono già valsi la prima mimetica: 5000 metri di corsa, massimale di trazioni alla sbarra, massimale di flessioni addominali in 2 minuti, 25 metri di nuoto a tempo, nuoto in apnea e galleggiamento verticale in acqua.

Sono solo ai blocchi di partenza, la strada da bruciare alla conquista del mitico basco nero col fregio rosso è tutta in salita.

Lezioni di combattimento e pattuglie sotto la pioggia, nel fango, mentre il vento graffia e ti scuote. Marce za-

vorrare di gruppo e individuali, su distanze che possono arrivare ai 40 km, alternate a percorsi di guerra con superamento di ostacoli, montaggio e smontaggio delle armi.

E poi ore passate a studiare tecnica, pianificazione e strategia, in vista di prove sbarranti quanto quelle dei test fisici.

Su tutto, vale il fattore tempo.

Decisioni vitali da prendere in fretta e sotto stress: un solo secondo può

A sinistra: addestramento montano per i fucilieri.

In basso: i frequentatori del corso di Abilitazione anfibia si preparano ad affrontare un'attività addestrativa.





Intervista al comandante della Brigata Marina San Marco, contrammiraglio Luca Anconelli

Qual è l'emozione nell'aver ricevuto, e nel conferire, ora, il basco del San Marco?

Il basco è il simbolo dei fucilieri di Marina, è ciò che ti rende parte della grande famiglia del San Marco. Riceverlo ti dà un'emozione unica, rappresenta il coronamento di mesi di sforzi intensi volti a raggiungere l'obiettivo: fare parte di una forza d'élite che affonda le proprie radici nella storia e nelle tradizioni del nostro Paese e della nostra Forza Armata. Conferire il basco è un grande onore, significa prolungare la storia del San Marco attraverso le nuove generazioni: si garantisce la continuità in un reparto che ha dato molto e ha ancora molta voglia di dare il suo contributo ovunque ce ne sia bisogno.

Nella formazione sono importanti "empatia e potenziamento", che significa?

Il percorso formativo del fuciliere è preposto a fornire tutti gli strumenti di leadership necessari alla gestione presente e futura del personale della Brigata.

La formazione è fondamentale, perché il personale è il vero motore del Reparto, e come ogni motore ha bisogno di cura e attenzioni per poter dare il massimo. Conoscere l'anima di ogni uomo e donna del San Marco permette ai Comandanti, a ogni livello, una migliore interazione con loro e rende più facile ogni missione.

Al contempo bisogna incentivare i fucilieri al miglioramento costante delle proprie capacità per tendere sempre al meglio, in modo da potersi proiettare con competenza, professionalità e abnegazione verso tutte le sfide che avrà in serbo il futuro.

Il San Marco in tre parole.

Passato, presente e futuro. C'è una frase che mi piace molto e che recita: "Il passato è alle tue spalle, impara da esso. Il futuro ti sta davanti, preparati ad affrontarlo. Il presente è qui, vivilo". Credo che questo possa spiegare perfettamente come il San Marco, in ogni tempo, sia legato da un'unità d'intenti e di valori che ci guiderà sempre. Per mare per terra.



fare la differenza. Indietro non si torna. Fare le cose bene non basta. Bisogna farle alla perfezione, e subito. Dietro i cancelli della Carlotto il tempo scorre alla velocità della luce, ma le giornate sono infinite, densissime.

Gli istruttori valutano tutto: muscoli e cuore, vittorie e sconfitte, forza e tenacia e a fattori comuni un solido equilibrio psicofisico.

Gli serve per capire se chi hanno davanti è un fuciliere che farà parte della nostra Forza da sbarco, "fibra forte" con lo sguardo fermo sull'obiettivo, capace di resistere a tutti i costi, in ogni circostanza.

Un anello di congiunzione fra acqua e terra con la specializzazione di un commando (operatore esperto

n.d.r.), che porta a termine azioni complesse indipendentemente dalla logistica che lo proietta.

"L'intensità di un corso per diventare fucilieri è indiscutibile", spiega il capitano di fregata Pietro Tulumello, comandante del Battaglione Scuole Caorle della Brigata Marina San Marco, unità responsabile della formazione dei fucilieri di Marina.

"Ci concentriamo sulla sostanza – prosegue Tulumello – sulla preparazione, senza dimenticare la componente della forma, un naturale derivato della professionalità che ci contraddistingue".

Il basco dei Leoni è ancora lontano, ma ogni passo in quella direzione avvicina sempre più chi lo compie a un fante di Marina.

In alto a destra: Il Comandante della Brigata Marina San Marco, contrammiraglio Luca Anconelli, consegna il basco dal fregio rosso a un nuovo Leone. A seguire: "Boots on the ground", sbarco su spiaggia.

In alto: Fucilieri della Brigata Marina San Marco effettuano fast rope (n.d.r. tecnica di discesa da corda spessa) sul ponte di volo di una nave della Marina Militare.

A sinistra: Il Comandante del Battaglione Scuole Caorle, capitano di fregata Pietro Tulumello; a seguire: fuciliere di Marina con gli occhi attenti e vigili sull'obiettivo e Team del 2RGT (Secondo Reggimento) San Marco pronto a intervenire a bordo di un Battello d'Assalto Anfibia.





Palombari: a tu per tu con gli abissi

*Otto nuovi palombari al Varignano!
Tra loro ufficiali, sottufficiali e marinai*

di Marco Mezzanelli

Il berretto da allievo lascia il posto al basco blu, con il tradizionale gesto del cappello gettato via con veemenza e l'istruttore che calza l'ambito basco, nuovo di zecca. Il vecchio che cede al nuovo e la trasformazione da allievo a palombaro brevettato è compiuta.

Otto nuovi palombari sono stati brevettati dopo un lungo periodo in cui gli allievi hanno dovuto affrontare dure prove

in mare, ma anche lezioni in aula ed allenamenti all'esterno e in palestra.

Dei 26 iniziali solo 8 sono riusciti ad arrivare fino in fondo a questa estenuante sfida e da oggi fanno parte di questo antico e prestigioso reparto inquadrato nel Comando Subacquei ed Incursori (COMSUBIN).

“Un palombaro è un professionista del mare che si immerge fino a 300 metri sottacqua, presta soccorso ai

I nuovi palombari insieme al Dott. Paolo Ferraro – padrino dei brevettandi – figlio della Medaglia d'Oro al Valor Militare Luigi Ferraro, accanto al sottosegretario di Stato alla Difesa, senatore Stefania Pucciarelli.



sommersibili in difficoltà, neutralizza ordigni inesplosi nei mari, fiumi e laghi, ma è anche a disposizione della collettività per qualunque necessità in ambiente subacqueo” afferma il comune di 1ª classe Matteo Vacirca 21 anni siciliano, primo classificato del corso.

Il corso, va detto, è aperto al personale in servizio di ogni ruolo e grado. Tra i brevettati due gli ufficiali e sei tra sottufficiali e graduati.

Il papà del sottotenente di vascello Pietro Stipa, Piergiorgio, 53 anni biologo intervenuto alla cerimonia, così commenta: “Siamo qui con mia moglie, mio figlio e la fidanzata, gli altri due figli sono rimasti a casa perché impossibilitati (uno è in Canada), è importante esserci per testimoniare che la famiglia è qui che lo supporta”.

Dal canto suo Graziano Pegazzano, 37 anni da palombaro di cui 10 come istruttore è oggi Direttore del corso e pone l'accento su come pur essendo “cambiate le didattiche e le attrezzature la motivazione è sempre la stessa che spinge i giovani ad intraprendere questa professione: la pas-

sione per il mare!”. “Sicuramente una vita non facile, ma che darà loro molte soddisfazioni anche se non mancheranno i sacrifici”, così afferma Stefania Pucciarelli Sottosegretario di Stato alla Difesa.

Per la Marina oltre agli investimenti sulla manutenzione ed il rinnovamento della flotta sono fondamentali quelli sulla preparazione e addestramento del personale. “La Marina Militare investe tantissimo sulla professionalità di questi giovani che sono utili non solo alla Forza Armata, ma al Paese tutto”, commenta l'ammiraglio di squadra Giuseppe Berutti Bergotto, sottocapo di Stato Maggiore della Marina, anch'egli intervenuto al Varignano. Al termine della cerimonia è stata inaugurata la nuova Sala Storica che raccoglie tutte le attrezzature ed i cimeli appartenuti ai palombari dagli inizi 150 anni fa.

In alto: la Bandiera di Guerra del Raggruppamento Subacquei e Incursori Teseo Tesei durante la cerimonia di imbascamento. A destra: il primo luogotenente Palombaro Graziano Pegazzano imbasca i nuovi palombari della Marina.

La parola ai protagonisti



Comune di 1ª classe Matteo Vacirca, come mai hai deciso di diventare un palombaro?

Ho sempre avuto la passione per il mare fin da piccolo e ho fatto attività in acqua sempre. Il mio sogno è lavorare e vivere per il mare. Grazie alla scuola superiore e l'attività di promozione della Marina Militare ho avuto l'opportunità di conoscere questa professione e subito me ne sono innamorato.

Ho dato il massimo per riuscire a passare le selezioni, arrivare qui a COMSUBIN e diventare un palombaro. Non è stata semplice, ma ce l'ho fatta!

Quanto è dura la strada per transitare nel servizio permanente?

Dalla mia ferma volontaria di un anno (VFP1 – volontario ferma prefissata di un anno), pochi giorni prima della conclusione del corso sono passato ad essere un volontario in ferma prefissata di quattro anni (VFP4 – volontario ferma prefissata di quattro anni). Ancora è lungo il percorso per il servizio permanente, ovvero entrare a far parte della Marina con una lunga prospettiva di carriera, però diciamo che sono soddisfatto la strada è già stata spianata. Dovrò lavorare sodo, i prossimi quattro anni di servizio in maniera eccellente poi, il mio sogno: il passaggio in servizio permanente.

Piergiorgio Stipa 53 anni, padre del sottotenente di vascello Pietro neo brevettato.

Quanto è importante secondo lei il sostegno della famiglia in una scelta come quella di suo figlio?

Molto, molto importante perché comunque avere una famiglia che ti sostenga può essere d'aiuto. Negli anni in Accademia navale, molti sono stati i momenti difficili soprattutto legati ai ritmi di studio, ma questa è la vita: incontrare delle difficoltà e avere la capacità di superarle.

Primo luogotenente palombaro, istruttore Graziano Pegazzano. Quali sono le prove più difficili per un allievo palombaro?

Sono proprio le prove che si incontrano all'inizio del corso dove c'è la tensione e l'emozione del principiante. Prove in vasca sotto lo sguardo attento degli istruttori e della loro esperienza. La vasca non si sa mai come va a finire, è lì che comprendiamo molto sull'acquaticità del candidato. Anche la temperatura dell'acqua è abbastanza fresca e non si è abituati a queste temperature.

Per il prosieguo del corso, gli istruttori accompagnano la crescita degli allievi tra lezioni teoriche, pratiche e allenamenti per arrivare a raggiungere gli obiettivi finali.



I palombari si “immergono” nella Memoria

di Giovanni Modugno.
(foto di Salvatore Angiulli)

Inaugurata la Sala Storica. Un viaggio negli abissi non solo per i subacquei veterani, ma anche per i più giovani affascinati dalle profondità del mare

I luoghi della memoria raccontano le storie e le esperienze del passato attraverso documenti e cimeli, trasmettono il senso del presente e del futuro tramite i valori della tradizione. La sala storica dei palombari è uno di questi. Inaugurata l'11 febbraio 2022, in concomitanza della cerimonia di consegna dei brevetti agli allievi del corso ordinario palombari, si affaccia nel piazzale del Comsubin sede del Comando Subacquei e Incursori, sovrastato dalla bandiera della Marina Militare e dal motto “Per la Patria”. Apre le porte a un percorso espositivo diviso in 6 aree a tema che raccoglie attrezzature e materiali del passato, a

testimonianza delle capacità riconosciute a livello internazionale a questa antica professionalità della Marina. La mostra ripercorre l'evoluzione dell'attività subacquea che dà impulso allo sviluppo delle attrezzature e a quel filo ininterrotto creato dalla Marina con le aziende di settore, destinate a diventare leader a livello mondiale: è il caso delle maschere subacquee e degli erogatori per le immersioni SCUBA. Nel 1940, al palombaro si affianca il sommozzatore, con le sue strumentazioni: l'ARU (Autorespiratore Unificato a miscela) prodotto da Salvas e Pirelli, le leggendarie “pinne Rondine” progettate

dal comandante Luigi Ferraro, ufficiale degli uomini Gamma (primo nucleo incursori della Marina, n.d.r.) e costruite dalla ditta Cressi, che nel 1952 segnarono una svolta nel mondo della subacquea. Si prosegue con la sezione dedicata alle analisi dei gas respiratori, alla misurazione delle pressioni e dei flussi dei gas, fondamentali per gestire in sicurezza le attività con le camere di decompressione e le immersioni, e con quella riservata alle imprese di bonifica dei palombari dopo la Seconda guerra mondiale per il ripristino dell'accessibilità delle vie di comunicazione marittime, ostruite dal naviglio affondato nel corso dei



A sinistra: elmo da Palombaro della ditta SALVAS (Società Anonima Lavorazioni varie Apparecchi Salvataggio) prodotto dagli anni '30

In alto: Pompa ad Aria per Palombaro della ditta Siebe-Gorman & CO del 1870. A seguire: Scafandro Grandi Profondità (GP).

bombardamenti alleati. Non manca la documentazione storica originale: i primi progetti delle apparecchiature e degli elmi progettati nell'Arsenale di La Spezia, i certificati originali e i “Libretti da Palombaro” degli anni '40 alcuni firmati dal capitano di vascello Ernesto Notari, primo dell'Albo dei brevetti palombari. A oggi, l'ultimo brevetto consegnato è il num. 1582 del comune di 1ª classe Andrea Donninelli. I protagonisti del mondo subacqueo rivivono tra scatti fotografici d'eccezione e filmati dell'Istituto Luce: dai palombari della Regia Marina, agli interventi sul relitto della Costa Concordia nel 2012, passando per le

“immersioni in saturazione” a bordo di nave appoggio subacqueo Anteo, sminamenti e le bonifiche di ordigni esplosivi, in particolar modo ex Seconda guerra mondiale. Infine, l'apparecchiatura da palombaro completa e lo scafandro rigido articolato Galeazzi GP (Grandi Profondità), paragonata a quella moderna alimentata dalla superficie con elmetto Kirby Morgan e allo scafandro rigido articolato (ADS – Atmospheric Diving Suit) di ultima generazione. La sala storica dei palombari è un viaggio tra passato, presente e futuro, attraverso il fascino degli abissi.

Mari calmi o mossi?

Le condizioni meteo-marine: dai vecchi detti alla tecnologia satellitare

di Antonello D'Avenia

Esiste un antico detto, la cui origine si perde nella notte dei tempi, che ricorda a chiunque non abbia proprio l'animo ardentissimo di Ulisse che, in fondo, *quando il mare è calmo assai, siamo tutti marinai*. Lo spirito avventuriero tipico di chi va per mare però, non va certo confuso con l'incoscienza. E neanche, ovviamente, come un affidarsi alla dea fortuna. Anzi, andare per mare è studio

e preparazione continua: in una parola, pianificazione. Prima di qualunque altra cosa, la pianificazione ha proprio il suo avvio nell'analisi delle condizioni e delle previsioni meteo-climatiche. Basti pensare come ogni riunione operativa (*staff briefing*) effettuata da coloro che supportano il comandante in mare, inizi sempre con un briefing meteo per stimolare le prime valutazioni sulla fattibilità operativa dell'attività pianificata. Un episodio storico in particolare ce lo ricorda: lo sbarco in Normandia del 6 giugno 1944, calendarizzato nel giorno precedente. Infatti, il generale statunitense Eisenhower, comandante in capo delle forze Alleate, con una coraggiosa decisione influenzata proprio dalle proibitive condizioni meteo-climatiche, ne dispose il posticipo. Passano gli anni, la tecnologia legata alle previsioni meteo evolve, ma non cambiano certo le buone e consolidate abitudini di chi, in Marina, applica l'arte marinaresca nella propria

professione. Abbiamo incontrato un giovane ufficiale di rotta che ha navigato negli ultimi 12 mesi dal freddo dei mari Baltici al caldo dell'Equatore: il sottotenente di vascello Paolo Tavernar, a cui abbiamo rivolto alcune domande.

Quale incarico ricopre?

Non appena terminati gli studi in Accademia navale, dopo i corsi di abilitazione, sono stato imbarcato su una nave di nuovissima generazione, la FREMM (Fregate Europee Multi Missione n.d.r.) Antonio Marceglia, con l'incarico di Ufficiale di Rotta. Per me il più prestigioso che possa avere un ufficiale di Marina.

Navigare è tutt'altro che stare sui banchi dell'Accademia. Cosa le sta lasciando la sua esperienza a bordo?

In questa breve ma intensa esperienza, ho avuto modo di incontrare condi-

zioni meteorologiche molto diverse da quelle che siamo soliti trovare nel bacino del Mediterraneo, avendo avuto così numerose opportunità per vedere con i miei occhi diversi eventi temporaleschi, piovoschi e condizioni climatiche al limite, approfondendo nei fatti la mia conoscenza di questa materia complessa e affascinante allo stesso tempo.

Quale aspetto ritiene fondamentale nello studio delle condizioni meteo marine?

Da subito ho compreso quanto sia importante l'analisi delle previsioni meteo in fase di pianificazione e conduzione di una navigazione e della missione in generale, dato il notevole impatto sull'attività della nave, sulla pianificazione delle rotte e in primis sulla sicurezza stessa della navigazione. Gli ingressi e le uscite dai porti in cui la nave è approdata, condizionati dalle forti escursioni di marea dei porti del Nord Europa (anche vari metri), i continui piovoschi e le forti correnti del Golfo di Guinea, sono stati per me elementi di studio centrali della mia formazione. Soprattutto ho capito che fare una corretta valu-

tazione sulle previsioni degli elementi meteo-marini, si traduce in aumento della sicurezza sia dei mezzi, ma soprattutto dei colleghi.

L'uso della tecnologia è importante, ma la Marina non trascurerà la formazione basata sugli strumenti tradizionali, che ne pensa?

Confesso, è un'emozione sempre nuova osservare le stelle al sorgere, con il sestante puntato al cielo e con il libro delle effemeridi aperto per i calcoli astronomici. Strumentazione manuale che non teme alcun malfunzionamento tecnologico, questo, in quest'era completamente digitale è di certo un valore aggiunto inestimabile.

Cosa la colpisce del suo incarico?

Mi sento fortunato ad aver vissuto queste esperienze già durante il primo anno di imbarco. Condivido con piacere sincero le mie emozioni con i colleghi del team plancia, in pratica una seconda famiglia, a cui sono molto legato e che i mesi trascorsi in mare hanno reso speciali.





Capo di terza classe: obiettivo raggiunto!

di Carlo Faggiana

Sotto la scritta "Patria e Onore", nella storica Piazza d'Armi della Scuola Sottufficiali della Marina Militare di Taranto, lunedì 14 febbraio il contrammiraglio Andrea Petroni, comandante dell'istituto di formazione, ha consegnato i gradi di capo di terza classe a 72 allievi del 22° corso normale marescialli - "Hector". Un traguardo ambito e per nulla scontato, raggiunto dopo i primi due anni di corso caratterizzati dall'emergenza pandemica, che ha visto gli aspiranti marescialli fronteggiare nuove ed inaspettate sfide, necessarie a proseguire la loro formazione militare e concludere il ciclo di studi, senza interruzioni ed in piena sicurezza.

Nelle parole del capo corso, il giovane capo di 3ª classe Angelo Serino, a latere della cerimonia, risuona lo spirito che ha contraddistinto i giovani sottufficiali durante gli intensi

anni trascorsi in istituto" [...] Ci abbiamo messo grande impegno e determinazione, superando insieme ogni ostacolo. Oggi finalmente possiamo dire di avercela fatta". Ispirandosi all'eroe troiano Ettore, da cui nasce il nome del corso "Hector", i giovani allievi hanno lottato, giorno dopo giorno, per concludere uniti il percorso di formazione militare, universitario e sportivo, seguendo il

“
Il passaggio da allievo a maresciallo è una trasformazione fondamentale, che da oggi comporterà un cambio radicale di prospettiva, una nuova postura, improntata ancor di più al senso di responsabilità e del dovere
 ”

Andrea Petroni, contrammiraglio, comandante della Scuola Sottufficiali della Marina Militare di Taranto

motto da loro scelto agli arbori della prima classe: "E vulneribus animus egreditur" (dalle ferite nasce il coraggio). Un'incitazione al non arrendersi, a perseverare con coraggio e forza di volontà, elementi essenziali per chi ha scelto di dedicare la propria vita alla difesa ed alla sicurezza, sul mare e dal mare, del Paese. Dopo la simbolica consegna dei gradi, di fronte a familiari emozionati ed orgogliosi, ed agli allievi della 1ª e 2ª classe, l'ammiraglio comandante, in un passaggio del suo discorso, nel sottolineare la grande responsabilità che accompagna il nuovo status e con essa il dovere di servire al meglio il Paese, ha voluto così incoraggiarli:

"[...] Il passaggio da allievo a maresciallo è una trasformazione sostanziale, fondamentale, che da oggi comporterà necessariamente un cambio radicale di prospettiva, una nuova postura, improntata ancor di più al senso di responsabilità e del dovere, quel dovere che vi porterà ogni giorno a sacrificarvi per il bene comune prima che del vostro [...]" ed ancora "[...] Siate consapevoli che coloro che avrete alle vostre dipendenze guarderanno a voi come un

Taranto, 14 febbraio 2022, Scuola Sottufficiali, i 72 neo marescialli del 22° Corso - "Hector".



esempio [...] Sarete un modello da emulare e un punto di riferimento a cui aggrapparsi nei momenti di difficoltà, mentre per i vostri colleghi e superiori dovrete rappresentare una garanzia di sicurezza ed affidabilità, consci che su di voi potranno sempre contare [...]” concludendo “[...] Dal primo giorno in cui vi presenterete alle nuove destinazioni avrete prima di tutto la responsabilità dell’esempio [...] E questo aspetto diventerà sempre più forte man mano che proseguirete la vostra carriera, con la

crescente anzianità e gradi via via più elevati [...] Qua avete acquisito quel patrimonio valoriale e competenze tecniche su cui si fonderà la vostra carriera e la vostra vita e che a breve sarà vostro compito condividere con gli uomini e le donne alle vostre dipendenze, affinché ciò che di prezioso vi è stato tramandato in questo glorioso istituto possa riverberare con forza nelle plance, nelle centrali operative di combattimento, negli hangar, sui ponti e nelle sale macchine delle nostre navi, nelle basi e negli uf-

fici della nostra Forza Armata dove andrete destinati [...]”. I neo promossi marescialli termineranno il loro iter formativo il prossimo settembre, completando la formazione militare e conseguendo il diploma di laurea triennale negli indirizzi dei rispettivi cicli di studio quali, Scienze e Gestione delle Attività Marittime, Informatica e Comunicazione Digitale e Scienze Infermieristiche. Ha così spiegato le vele anche il corso “Hector” pronto, a breve, a prendere il largo.

*In alto: La bandiera del 22° corso normale marescialli – Hector.
In alto a sinistra: Il Capo Corso Angelo Serino, riceve i gradi da Capo di 3° classe dall’ammiraglio comandante Andrea Petroni.
Al centro e a sinistra: momenti della cerimonia della consegna dei gradi.*



L'onda lunga della solidarietà

Marina Militare e Fondazione Rava insieme al servizio della collettività

di Marco Mezzanelli

Dodici gennaio 2010. Ore 16.53, le 22.53 italiane. La terra trema a Port-au-prince e per la capitale di Haiti niente sarà più lo stesso. L'Italia attiva in poco tempo la macchina degli aiuti grazie anche alla Marina Militare con la prima dislocazione della portaerei Cavour, entrata in servizio da pochi mesi. "White Crane", ovvero "Gru bianca": è il nome dell'operazione umanitaria italiana interforze che

rappresenta il battesimo operativo dell'ammiraglia italiana disormeggiata da La Spezia il 18 gennaio 2010, solo 6 giorni dopo il disastro. Tra i benefattori, la Fondazione Francesca Rava - N.P.H. Italia Onlus, impegnata nel sociale soprattutto a sostegno dei bambini in difficoltà in Italia e nel mondo: in quei giorni, porta avanti adozioni a distanza, sensibilizzazione sui diritti dei bambini, volontariato, e dà inizio al lungo sodalizio con la Marina Militare.

Il 10 febbraio scorso, i marinai e i volontari della Fondazione si sono trovati ancora una volta a bordo di questa nave che è stata per loro una casa, un rifugio e una base operativa per ricordare i giorni di White Crane. Un evento moderato dalla giornalista Benedetta Rinaldi al quale hanno partecipato i sottosegretari alla Difesa, onorevole Giorgio Mulè e il senatore Stefania Pucciarelli, che si è detta convinta che "La professionalità e il grande cuore di uomini e donne della

Marina uniti alla straordinaria generosità e operosità della Fondazione seguiranno a sviluppare virtuose sinergie per vitalizzare nuovi progetti in campo sanitario, alimentare ed educativo". Presenti anche l'onorevole Gianluca Rizzo, Presidente della Commissione Difesa della Camera dei Deputati, il Comandante in capo della Squadra Navale ammiraglio di squadra Aurelio De Carolis, il sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio di squa-

dra Giuseppe Berutti Bergotto, che ha citato il progetto "Borse blu: basato su percorsi formativi nell'ambito professionale marittimo", e il presidente della Fondazione Francesca Rava, avvocatessa Mariavittoria Rava. E ancora, Martina Colombari, madrina della Fondazione, Andrea Pellizzari, il professor Michele Mirabella e diversi protagonisti e volontari dell'operazione di soccorso del 2010.

A sinistra: 2012, la portaerei Cavour nell'operazione umanitaria a sostegno di Haiti. Sopra: intervista al capitano di corvetta Serena Petricciuolo, cardiologa presso l'Infermeria Presidiaria di Roma, ha collaborato con la Fondazione Rava durante il suo precedente incarico di capo componente sanitario della rifornitrice Etna.

ATTIVITA' FUTURE

Nuove iniziative di collaborazione previste nel 2022:

- Donazione di apparecchiature sanitarie da destinare a ospedali africani. La Fondazione in partnership con il Policlinico di Milano, riceverà apparecchiature revisionate e funzionanti
- Progetto di sostenibilità alimentare: donazione di cibo a mense dei poveri, case famiglia, centri accoglienza, di nelle basi di Taranto e La Spezia.
- Progetto educativo "Borse blu", borse di studio per le professioni del mare in favore di giovani in difficoltà, da lanciare con un evento all'Arsenale di Venezia, nella primavera del 2022.
- Attività educative per i ragazzi di carceri minorili italiani.
- Esecuzione, all'Auditorium di Roma, di un concerto benefico previsto per l'autunno-inverno 2022.



Ambiente e Marina, un connubio indissolubile

di Emanuele Scigliuzzo

La difesa dell'ambiente è entrata nella Costituzione italiana con la modifica degli articoli 9 e 41, e diventa quindi per il nostro Paese, un principio fondamentale "nell'interesse delle future generazioni".

Le Forze Armate hanno tra i loro compiti istituzionali, anche quello di preservare e difendere da ogni azione in contrasto, il patrimonio ambientale dell'Italia. Un impegno condotto con le proprie competenze e prerogative, portato avanti attraverso personale e reparti specializzati. La Marina Militare

si occupa del suo elemento naturale, il mare, con monitoraggi dei parametri ambientali marini. La salute delle acque, dell'ecosistema e di chi lo vive, è tra le priorità della Forza Armata consapevole della necessità di un mare in salute, perché fonte indispensabile di vita. Un ulteriore passo in questo senso è stato fatto con la partecipazione al programma di *Marine Strategy*, frutto delle direttive europee in tema di salvaguarda dell'ambiente marino. Il governo italiano con il decreto legislativo del 13 ottobre 2010, ha recepito la normativa

dell'UE, affidando a quello che era allora il Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare, il compito di coordinare la strategia da mettere in atto, attraverso un Comitato Tecnico, del quale la Marina fa parte. Il primo ciclo di questo programma, si è concluso nel 2018, dopo i primi sei anni di lavoro. Attualmente in corso il secondo, sempre della durata sessennale, con rinnovati obiettivi stabiliti dall'Unione Europea. Il buono stato ambientale delle acque marine (GES - *Good Environmental Status*) viene valutato secondo il Programma

Nazionale di Monitoraggio allineato ai nuovi aggiornamenti del quadro normativo in riferimento europeo e i requisiti IMAP (*Integrated Monitoring and Assessment Programme of the Mediterranean Sea and Coast and Related Assessment Criteria*), nell'ambito della Convenzione di Barcellona. Nell'attività di revisione è stato coinvolto anche l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA). La Marina Militare ha da anni stretto una sinergia nell'ambito della tutela ambientale con ISPRA, rafforzata

in un recente incontro tra il presidente Stefano Laporta e il contrammiraglio Vito Lacerenza, capo del 5° reparto sommergibili dello Stato Maggiore Marina. Al centro dei colloqui la possibilità di monitorare gli habitat marini attraverso sensori acustici di cui dispongono soltanto i sommergibili della Marina Militare. I sottomarini, attraverso la capacità di captare segnali acustici, possono fornire preziose informazioni sulla vita negli abissi. Attraverso l'idrofono, gli operatori ecogonometristi, che a bordo assicurano

la sicurezza della navigazione, sono in grado di captare anche il "rumore biologico" della vita sottomarina. Marina Militare e Ispra sono impegnati nello sviluppo di un algoritmo che permetterebbe di riconoscere in modo automatico, i rumori distinguendo l'origine degli stessi tra origine antropica e non antropica. Uno studio che si renderebbe utile in un'ottica di impiego militare ma non solo, permettendo di avere a disposizione dati costantemente aggiornati e utili per la ricerca dello sviluppo della biodiversità marina.

La Costituzione italiana

Articolo 9

La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione. Tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni. La legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali.

Articolo 41

L'iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana, alla salute, all'ambiente. La legge determina i programmi e i controlli opportuni perché l'attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali e ambientali.



Il mare tra *fiction* e realtà

Nella serie di San Marino RTV, i grandi film commentati da chi il mare lo vive davvero

di Carlo Romeo

Il mare è di casa nel mondo del cinema. Già soltanto il Comandante Bond, James Bond, basterebbe per tutti, ma innumerevoli Bounty, sommergibili di ogni tempo e bandiera, marinai, marines e via di seguito, si aggiungono a lui per raccontare la storia infinita del mare.

Produzioni impegnative, perché il mare non fa sconti. Non a caso, da Hitchcock a Fellini, i grandi registi hanno preferito ricorrere ai teatri di pose e ad allestimenti complessi e geniali, quando era ancora lontana l'epoca delle scenografie virtuali e quelle reali erano veri e propri capolavori artigianali. Per girare *Master and Commander*, per esempio, furono necessarie una nave a vela, replica perfetta di quella immaginata da Pat O'Brian, e altre due finte navi ricostruite per le riprese.

Insomma: il mare piace al cinema e il cinema piace alla gente di mare quando li racconta. Ma il racconto cinematografico

è sempre realistico? Su questa idea, in collaborazione stretta con l'Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione (Upicom) dello Stato Maggiore Marina, la Radiotelevisione di Stato della Repubblica di San Marino, consociata della Rai, ha realizzato "Close Up", una serie di grande successo.

Un format semplice: si scelgono alcuni momenti del cinema e li si commentano insieme. Protagonista della prima puntata - realizzata in studio e dedicata ai sommergibili - un comandante di antica data e esperienza come l'ammiraglio Roberto Camerini: da "Uomini sul fondo" a "Caccia a Ottobre Rosso" di Sean Connery, il discorso si snoda fra la vita quotidiana in navigazione e la trasposizione cinematografica. Tendenzialmente il cinema modifica, ma non stravolge, anche se qualche momento di scarsa credibilità suscita una certa ilarità. È stato difficile per Camerini commentare senza ridere la presenza di un di-

vano a bordo del sommergibile A 103 di "Uomini sul fondo".

Le altre quattro puntate sono state girate a La Spezia. Una sul cacciatorpediniere lanciamissili Caio Duilio con il comandante, il capitano di vascello Jacopo Rollo, e il nostromo Biagio Saiano, il quale ammette che comunque fra un "maraglione" (mare in tempesta ndr.) e una conversazione televisiva, se la nave è a posto, preferisce di gran lunga vedersela con il mare. Rollo si diverte a commentare in una scena di "Operazione sottoveste", dove in barba a tutti i Direttori di macchina, il secondo ufficiale, Tony Curtis, utilizza uno sciamano per rimettere in moto le macchine del comandante Cary Grant, peraltro profondamente contrariato dalla vicenda. Ma Jacopo Rollo si è soffermato anche sul il rapporto fra Comandante e Secondo. Inoltre, grazie alle immagini del "Captain Phillips" di Tom Hanks, analizza, forte della sua esperienza in missioni di

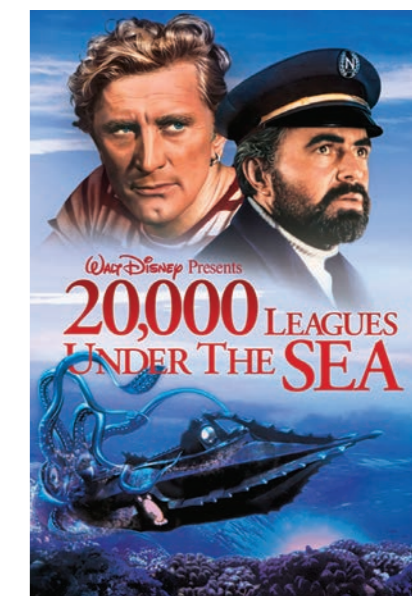
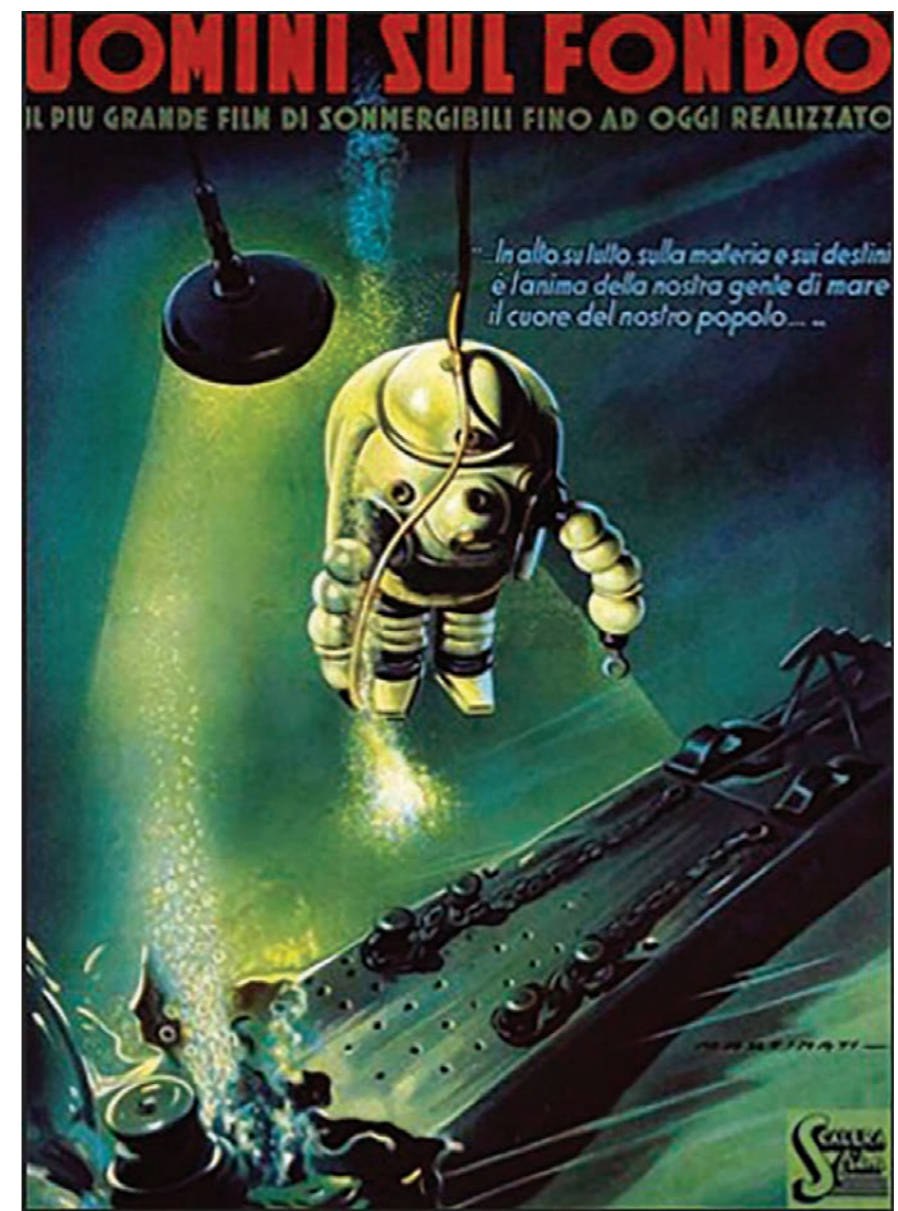
contrasto alla pirateria marittima, il racconto cinematografico.

Location delle altre due puntate, Varignano. Nella Sala Storica del GOI (Gruppo Operativo Incursori), un incursore, rigorosamente anonimo e "mefistato", analizza alcuni brani di film sui "baschi verdi". Risultato: una buona credibilità della ricostruzione cinematografica, nonostante a volte la fantasia prenda troppo la mano alla realtà. Infine, grazie a "Men of Honor", il film del 2000 con un sottufficiale palombaro del calibro di Robert De Niro, si passa a parlare del cinema che racconta il mare "dal fondo". Protagonisti il capitano di fregata Piero Privitera e il maresciallo Massimo Miglioranza. Il mondo del mare visto, dai pesci, anche se in realtà entrambi raccontano che raramente la visibilità sotto il livello del

mare è accettabile, e che, secondo i due palombari hanno anche raccontato come in questo contesto, le tecnologie hanno rapidamente modificato le apparecchiature sottolineando come però sono le persone e non le macchine a fare, decidere, operare.

Un format tv semplice dunque che coinvolge lo spettatore appassionato di cinema e di mare, ma non solo lui. Ettore Scola definiva il cinema "uno specchio dipinto": questo format che ha per protagonisti cinema e uomini di mare lo conferma.

D'altronde il personaggio più famoso della storia del cinema - anche se compare in uniforme solo in una brevissima scena - è proprio un marinaio e anche la sua presentazione ha fatto la storia. "Bond. My name is James Bond", prima di tutto: comandante della Royal Navy!



Gruista navale: forza, precisione e sicurezza

Conosciamo i mestieri dell'Arsenale Militare di Taranto

di Fabio Dal Cin

Proseguono i nostri approfondimenti sugli antichi mestieri marinai, in cui la professionalità degli uomini si misura con l'incognita e l'imprevedibilità del mare e delle condizioni meteo marine.

Il gruista, recita il vocabolario Treccani, è "l'operaio addetto al funzionamento di una gru". Definizione che, però, non fa i conti con il mare.

Ci trasferiamo a bordo di grossi e robusti galleggianti con poppa e prue quadre, solida coperta, utilizzati per trasportare enormi pesi, "incavalcare" cannoni, "alberare" navi, "affondare o salpare" ancore: i pontoni dotati di gru, dove gruisti specializzati supportano le operazioni portuali.

La parola a Giovanni Desantis, classe '58, nato a Sava in provincia di Taranto e per quasi quarant'anni "conduttore di gru e carri ponte" a bordo di questi giganti del mare.

Sig. De Santis, dopo 40 anni d'impegno a bordo dei pontoni, ha lasciato il servizio attivo: ripercorriamoli insieme. La sua storia...

Ho lasciato il servizio dopo 40 anni, di cui 39 trascorsi come conduttore di gru e carri ponte presso il Comando Gruppo Navi di Uso Locale dell'Arsenale di Taranto (GRUP-NUL), oggi Officina Porto. Il mio rapporto con la Marina Militare inizia idealmente nel 1979, anno in cui sento parlare di Arsenale, possibilità di lavoro. Vinco uno dei tre bandi di concorso per entrare nella Scuola Operai dell'Arsenale, e varco lo storico cancello nel gennaio del 1983. Comincio il mio anno di tirocinio: eravamo in 55 fra marinai di coperta (la maggior parte), fuochisti e 4 gruisti, tra cui me. Imparo il mestiere da gruisti veterani, impiegati da trent'anni a bordo dei pontoni a vapore come il GAS 271, il GAS 1016 e lo storico GA 52, dotato di gru da 150 tonnellate e già famoso per il recupero della corazzata Da Vinci e per aver contribuito alla costruzione del nuovo Ponte Girevole di Taranto. Torno a casa dopo un anno sperando nell'assunzione. Nel 1984, una lettera del Ministero della Difesa - Direzione Generale per gli Operai, mi comunica l'idoneità per un periodo prova di sei mesi, dando inizio alla mia avventura.

Ci faccia rivivere, attraverso le sue parole, la quotidianità del "gruista".
Si iniziava alle 7.30. In quel periodo tutte le navi della Marina erano ormeggiate di

"punta" nel mar Piccolo, le attività programmate erano intense: imbarco-sbarco munizionamento, salvagenti, movimentazione lance e motobarche, carico-scarico materiali e ovviamente sistemazione dei corpi morti. In caso di emergenza s'interveniva anche di notte.

Ci racconti qualche aneddoto.

Mi torna in mente la particolarità di manovrare la gru imbarcata sul pontone GA1017, una gru gommata, unica nel suo genere; l'adrenalina che ho provato con la gru del pontone GA 52. Pensi che per raggiungere il mio posto di manovra era necessario salire delle scalette e posizionarsi a un'altezza di circa venti metri. Un pontone formidabile, il cui trasporto era assicurato da due rimorchiatori d'altura. Mezzi impiegati per movimentare grosse antenne radar, assi dell'elica dei sommergibili, a volte recuperare cisterne, aliscafi... infine, ricordo le operazioni di demolizioni della nave d'Attacco Anfibia "Bafite".

Il gruista ai giorni nostri ... e un consiglio alle nuove leve

Con la costruzione della nuova base navale in Mar Grande di Taranto, con le navi ormeggiate lungo le banchine, il Mar Piccolo con le sue storie, le sue tradizioni, è sempre più lontano, e le attività sono ridotte. Continuiamo però il nostro supporto alle operazioni portuali: salpamenti ancore, e posizionamenti boe, trasbordi di materiali tra unità, oltre alla nostra presenza sul pontone per motivi di sicurezza. Alle nuove leve dico di svolgere questa professione con umiltà e meticolosità. Il gruista opera su una piattaforma che si sposta su una superficie liquida, non sempre stabile a causa del rollio e beccheggio causato dal mare. Lo spazio destinato alla movimentazione dei carichi è limitato, e bisogna prestare attenzione al personale in coperta senza mai "vergognarsi" di dire "questa operazione non si può fare per motivi di sicurezza". Sono orgoglioso di quanto fatto, 40 anni da gruista, senza un infortunio, mi hanno gratificato per tutta la vita.

Taranto - Mar Piccolo. Giovanni Desantis intento a sollevare una pesante catena.



Novità dal Comando Supporto Logistico di Cagliari

Continua il processo di modifica dell'assetto territoriale della Forza Armata.

di Simeone Praolini



Dopo il recente cambio di assetto territoriale, che dal 1° ottobre 2021 ha visto nascere il Comando marittimo centro e capitale di Roma, la Marina Militare continua l'opera di adeguamento della propria struttura periferica alle moderne e mutevoli necessità, attraverso una redistribuzione di funzioni tra i diversi comandi di competenza territoriale. Per rispondere all'esigenza della Forza armata di avere un'aderenza più puntuale e diretta con il territorio sardo e le sue istituzioni, dal prossimo mese di aprile, il Comando supporto logistico

di Cagliari - MARICAGLIARI assumerà una maggiore autonomia territoriale e gestionale, privilegiando così un'interfaccia più immediata ed efficace con le autorità governative, amministrative e gli enti locali isolani. Ciò anche in linea col rafforzamento della presenza navale nella base di Cagliari, a presidio degli interessi nazionali nella Zona Economica Esclusiva e segnatamente nelle acque prospicienti la Sardegna. La dipendenza gerarchica di MARICAGLIARI passerà, infatti, dal Comando Marittimo Nord direttamente al Capo di Stato Maggiore della Marina, mantenendo una dipen-

denza funzionale-logistica dal Comando logistico di Forza armata di Napoli - MARICOMLOG.

Tale modifica organizzativa conferirà di fatto a MARICAGLIARI un nuovo assetto che lo adegua maggiormente ai tratti ordinamentali di un Comando marittimo. Tra le varianti previste anche il cambio di dipendenza gerarchica: da MARINANORD a MARICAGLIARI, della Sezione del genio militare di Cagliari - MARIGENIMIL Cagliari e del Deposito munizioni di Santo Stefano - DEPOMUNI Santo Stefano. Il Comando marittimo nord manterrà tre

funzioni e responsabilità che l'attuale quadro normativo non consente per il momento di trasferire a MARICAGLIARI: la giurisdizione sui litorali sardi per i servizi della Marina Militare, la dipendenza delle Direzioni Marittime del Corpo delle Capitanerie di porto e la dipendenza del Comando zona dei fari e dei segnalamenti marittimi della Sardegna - Marifari La Maddalena. Questo modello organizzativo, già sperimentato in passato, si basa anche sulla grande importanza strategica che la Sardegna storicamente riveste, per la Marina Militare e per il Paese in genere,

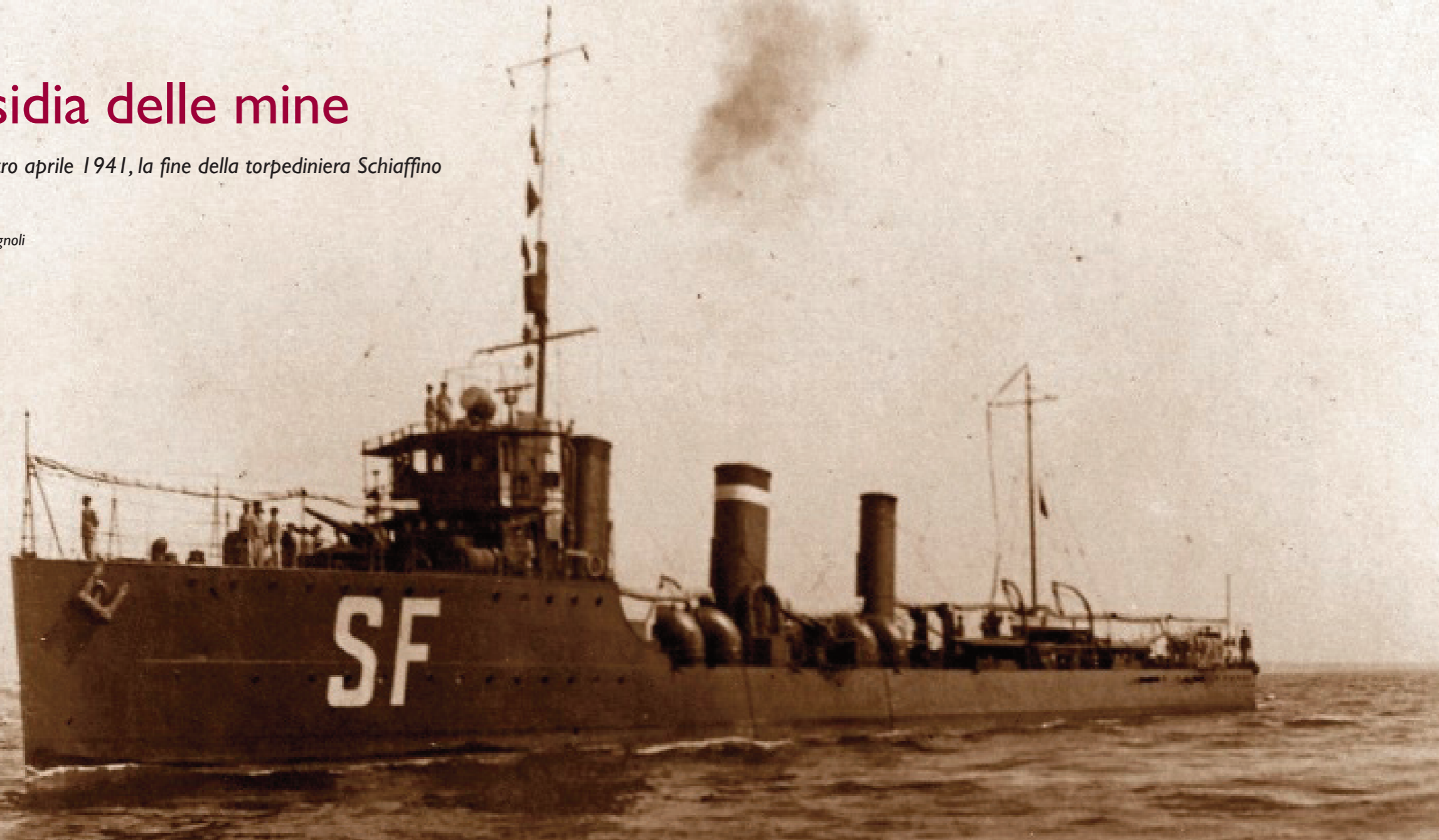
grazie alla propria centralità nel Mediterraneo. Durante il secondo conflitto mondiale, infatti, il Comando militare marittimo in Sardegna con sede a La Maddalena fu dichiarato "autonomo" nel maggio del 1943, cessando di dipendere organicamente dal Comando in capo del dipartimento di Napoli. Al termine del conflitto, come previsto dalle clausole del Trattato di pace, la base di La Maddalena venne smilitarizzata e, nell'ottobre del 1948, la sede del Comando marittimo fu trasferita a Cagliari. Nel 2002 la sede del Comando fu definitivamente spostata a Cagliari e la sto-

ria recente ha portato nel marzo 2014 alla soppressione del Comando militare marittimo autonomo in Sardegna e alla contestuale costituzione del Comando supporto logistico di Cagliari. Il Comando di MARICAGLIARI attualmente svolge le funzioni di base logistica avanzata, fornisce il supporto logistico e tutta l'assistenza necessaria alle unità navali, forze speciali e da sbarco nazionali e Nato/UE in transito e sosta nel porto di Cagliari e alle unità navali della sede, compiti che vedranno un deciso incremento con il nuovo assetto territoriale.

L'insidia delle mine

Ventiquattro aprile 1941, la fine della torpediniera Schiaffino

di Gabriele Bagnoli



Fu grazie all'equipaggio del cacciatorpediniere Nicolò Zeno che poterono essere tratti in salvo trentasei naufraghi italiani della Torpediniera Simone Schiaffino, affondata in appena tre minuti dopo aver urtato con la poppa una grossa mina marina. Scriverà immediatamente dopo la tragedia a cui assistette Vero Roberti dall'incrociatore Eugenio di Savoia, all'epoca dei fatti corrispondente di guerra per la Regia Marina e testimone diretto mentre si trovava a bordo dell'Incrociatore Eugenio di Savoia: "Si apprende che l'equipaggio dello Zeno, contrariamente alle disposizioni ricevute, aveva armato la motolancia di salvataggio per recuperare i naufraghi dello Schiaffino che si

trovavano nella zona minata. Non si poteva lasciar morire degli uomini! Bisognava salvarli anche a rischio di saltare con la motolancia su una delle terribili mine ad antenna. Dell'armamento della motolancia si dirà che in quella dolorosa circostanza, esso dimostrò grande slancio e sprezzo del pericolo".

Era il ventiquattro aprile 1941, e la vecchia Torpediniera Schiaffino, reduce della Grande Guerra, mentre sovrintendeva ad alcune operazioni di minamento nei pressi di Capo Bon (Tunisia), affondava con buona parte del suo equipaggio, tra cui il comandante, capitano di corvetta Riccardo Argentino, dopo essere stata sventrata dalla deflagrazione di una delle

centinaia di mine posate. Tutto ebbe inizio la sera precedente. Giunto nell'area prestabilita alcune ore prima delle unità navali della Settima Divisione Incrociatori assieme al gemello Giuseppe Dezza, lo Schiaffino avrebbe condotto un rastrellamento antisommergibile nello specchio di mare prescelto per la stesa dei campi minati. Non avendo riscontro della presenza di attività subacquea nemica, il comandante Argentino, attese l'arrivo degli Incrociatori dell'ammiraglio Ferdinando Casardi, con i fanali di via accesi per segnalare la propria esatta posizione per la posa degli ordigni marini.

Giunto in prossimità dell'area, l'ammiraglio Casardi fu costretto a contat-



tare per radio lo Schiaffino, non riuscendo ad individuarlo nella buia notte sul mare, ordinandogli di accendere il proiettore di prora. Individuato, sebbene non si trovasse nella posizione prestabilita a causa di alcune problematiche riscontrate con le boe luminose, le navi italiane iniziarono la posa delle mine, dopo che lo Schiaffino si era portato nei pressi della testata nord del campo minato. Le operazioni ebbero inizio alle ore 07.06 e durarono quasi un'ora, fino alle 07.48, orario in cui l'ammiraglio Casardi comunicò al comandante Argentino che il compito dello Schiaffino poteva considerarsi concluso, dandogli al contempo libertà di manovra per rientrare in porto a Messina.

A questo punto, lasciamo la cronaca drammatica dei minuti successivi alle memorie di Vero Roberti: "Sono in plancia comando e aiuto il capo segnalatore ad annotare le eventuali esplosioni di mine. Avvistiamo un'alta colonna d'acqua e di schiuma bianca molto vicina allo Schiaffino. Sono le 07.54. Un attimo più tardi, una seconda colonna d'acqua e di fumo ne rastro. La sottile Torpediniera è stata stroncata dallo scoppio di una mina e sta affondando. Appare fortemente sbandata sul lato dritto; ha la poppa sollevata ed è orientata con la prua a sud-est. La sua posizione corrisponde a quella dell'estremo nord del primo tratto dello sbarramento. Lo Schiaffino scompare dopo tre minuti dalla esplosione che aveva lacerato la sua vita. Aveva ventisei anni di servizio. Nessuno parla. La posa delle mine si svolge cronometricamente. Quanti saranno i morti e i feriti? Ho visto molti marinai segnarsi mentre affondava".

Dei centodiciotto membri dell'equipaggio, ben settantanove persero la vita e le motolance dello Zeno faticarono non poco a trarre in salvo i superstiti.

Oggi, il relitto della Torpediniera Schiaffino, affondata circa sette miglia a nord-est di Capo Bon, si trova adagiato sul fondale marino alle coordinate 37° 08'N - 011° 10'E. Alla memoria del capitano di corvetta Riccardo Argentino, affondato assieme alla sua nave, venne conferita la Medaglia di Bronzo al Valor Militare alla Memoria.

In alto la torpediniera Schiaffino, a sinistra rilascio di mine



Il rugby in Accademia navale

di Giuseppe Lucafò

L'attività sportiva svolta in Accademia Navale ha un'elevata connotazione educativa per gli allievi ufficiali perché consente di infondere negli stessi giovani frequentatori, secondo il principio del "mens sana in corpore sano", alcuni di quei valori fondamentali per la loro crescita professionale attraverso la pratica di numerose discipline, tanto individuali quanto di squadra, come ad esempio il rugby. Questo nobile sport è stato infatti introdotto da quasi dieci anni nell'Isti-

tuto di formazione della Marina e continua ad essere praticato presso gli impianti del comprensorio sportivo anche con l'obiettivo di garantire che i giovani - futuri dirigenti della Forza Armata - possano assaporare pienamente, di concerto con le esperienze vissute a Livorno e a bordo delle Navi Scuola, il reale significato del concetto di equipaggio. "Ho conosciuto il rugby all'età di sette anni, guardando le prime partite dell'Italia al torneo del Sei Nazioni. Da allora questo sport è sempre stato

parte integrante della mia vita e continua ad esserlo anche oggi che indosso le stellette.

Praticare il rugby ha sempre richiesto moltissimo impegno e mi ha regalato la possibilità di vivere numerose esperienze di vita: su tutte mi ha spinto nella scelta di entrare in Accademia navale, dove ho ritrovato quei valori che in parte avevo conosciuto giocando a rugby e che ancora oggi reputo molto importanti per la vita di un giovane, oltre che di un Ufficiale di Marina”, sono le parole dell’allievo della 2ª classe Alessandro Ferraroni capitano della rappresentativa di istituto

Nel gioco del rugby infatti esistono regole imprescindibili come il rispetto nei confronti dell’avversario, la solidità del gruppo, il ridimensionamento dell’individualismo a vantaggio di una visione collettiva dell’azione e del gioco. Tutti elementi importantissimi, al pari dell’educazione alla pazienza, alla fatica, all’impegno, al rispetto delle regole e alla dovuta considerazione del lavoro altrui, valori che contraddistinguono il personale in servizio nella

“*Il rugby e, più generalmente, l’attività sportiva è dunque un elemento fondamentale per la formazione dei futuri ufficiali in quanto, oltre alla parte fisica, stimola e forgia lo spirito di equipaggio che da sempre contraddistingue ogni marinaio ed ogni ufficiale di Marina*”

Marina Militare, come testimoniato dall’aspirante guardiamarina Lorenzo Baldini.

“Anche grazie al rugby noi allievi ufficiali possiamo affinare alcune competenze e qualità che ci saranno utili per il futuro. Il coraggio di superare la difesa avversaria schierata e correre verso la meta, l’umiltà di guardare sempre chi mi è di fianco cui passare il pallone ovale, la fiducia nei propri compagni di squadra e molto spesso

anche nell’avversario - dalla cui bravura e attenzione dipende la propria incolumità - e soprattutto, il rispetto che si manifesta in tanti piccoli gesti e comportamenti che sono l’essenza stessa di questo sport: le spontanee strette di mano ad inizio partita con gli avversari, l’impossibilità di contestare le decisioni arbitrali, al cosiddetto terzo tempo, un momento unico in cui al termine della partita si sta insieme con l’avversario e si dimenticano le animosità nate inevitabilmente sul terreno di gioco”.

Il rugby e, più generalmente, l’attività sportiva è dunque un elemento fondamentale per la formazione dei futuri Ufficiali in quanto, oltre alla parte fisica, stimola e forgia lo spirito di equipaggio che da sempre contraddistingue ogni marinaio ed ogni ufficiale di Marina, così da affrontare le sfide che si presenteranno in futuro, sia a bordo delle navi, sia nell’ambito dei reparti operativi, sia nelle molteplici realtà di impiego delle articolazioni tecniche, logistiche e amministrative della Forza Armata.



Un mondo, oltre il viaggio.

Un mondo fatto di servizi innovativi e su misura, per i passeggeri e per le aziende che ci scelgono. Ma soprattutto un mondo fatto di persone che con passione, entusiasmo e professionalità ci rendono, da oltre 75 anni, la realtà leader nel settore dei collegamenti marittimi.

Esplora lauroholding.it e lasciati sorprendere.



RECENSIONE

di Alessandro Busonero

Oliva Denaro

Marzo. Giornata Internazionale delle Donne, non solo una festa, ma un momento per ricordare le violenze e le discriminazioni perpetrate a danno delle donne nel nostro Paese e nel mondo. Un giorno in cui è bene riflettere e rispolverare dalla memoria le conquiste sociali, politiche ed economiche ottenute dalle donne, oltre che le lotte affrontate per far ascoltare la propria voce.

Anche dalle pagine del Notiziario della Marina, si vuol dare un contributo per riflettere, per non dare per scontato nulla, per levare una voce chiara e netta. Lo facciamo con altre pagine, quelle di un libro che emoziona l'anima e la coscienza: "Oliva Denaro" della scrittrice Viola Ardone. Un libro che ho letto tutto d'un fiato capace di suscitare emozioni forti e soprattutto una storia che mi ha ricordato che nulla debba essere dato per scontato. ... dimenticavo: il libro mi è stato consigliato da Camilla, 17 anni.

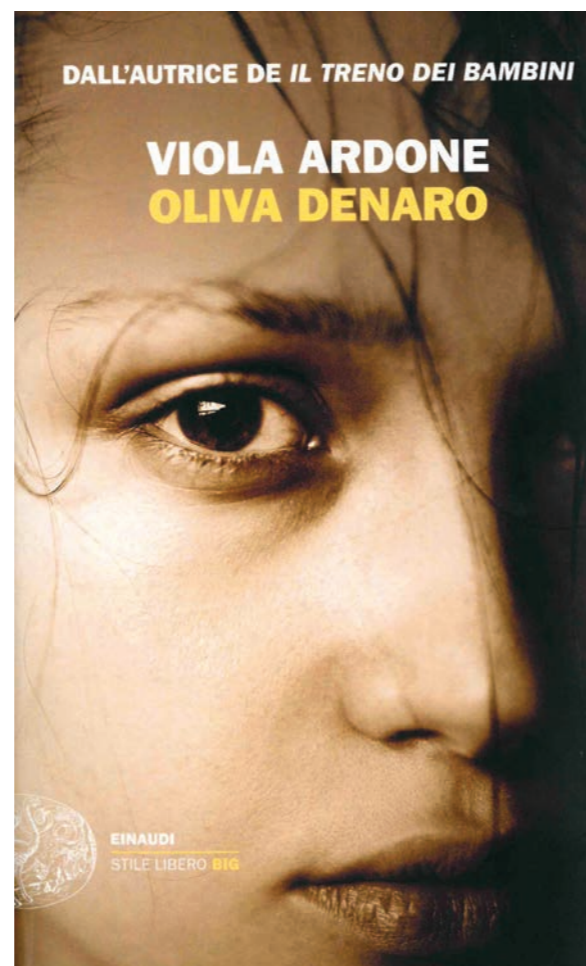
Siamo in Italia, primi anni '60. Oliva Denaro, la protagonista, è una ragazza di 15 anni che desidera essere libera in anni nei quali nascere donna è una condanna. Un personaggio femminile ammirevole, che si fa sin da subito voler bene. Dinamiche di un piccolo paese di provincia: Martorana in Sicilia, il cui nocciolo più profondo è il rapporto fra padre e figlia tra un intrigo di pettegolezzi e maldicenze che pesano come le condanne dei tribunali. Martorana ha regole sociali arcaiche di cui tutti sono succubi.

Fin da piccola, la madre le dice di continuo che «la femmina è una brocca, chi la rompe se la piglia». Oliva è brava a scuola, le piace studiare il latino, usa le sue declinazioni ripetendole a memoria nei momenti difficili. Ama correre «a scattafiato», copiare di nascosto su un quaderno i volti dei personaggi del cinema (anche se al cinema non le è permesso andare, perché «fanno venire i grilli per la testa»). Con il padre va nelle campagne a cercare lumache. Ha un

amico con il quale con spensieratezza vive la sua adolescenza: Saro. Non le piace invece l'idea di avere «il marchese», perché da quel momento in poi non potrà fare tante cose, e dovrà difendersi dagli uomini per arrivare intatta al matrimonio. Subisce la violenza fisica e psicologica di Paternò, diremo oggi un bullo del paese, che la vuole e la rapisce. Oliva si ribella e oppone il proprio diritto di scelta, pagando il prezzo di quel no. Il suo rifiuto di secoli di imposizioni ingiuste prevale grazie ai valori insegnati dal padre.

"Viola Ardone sa trasformare magnificamente la Storia in storia raccontando le contraddizioni dell'amore, tra padri e figlie, tra madri e figlie, e l'ambiguità del desiderio, che lusinga e spaventa, soprattutto se è imposto con la forza. La sua scrittura scandaglia la violenza dei ruoli sociali, che riguarda tutti, uomini compresi. Se Oliva Denaro è un personaggio indimenticabile, quel suo padre silenzioso, che la lascia decidere, con tutto lo smarrimento che dover decidere implica per lei, è una delle figure maschili più toccanti della recente narrativa italiana".

Poco più di 40 anni fa, il 5 agosto 1981. Poche parole per una svolta epocale. La legge 442 aboliva gli articoli 544 (matrimonio riparatore), 587 (delitto d'onore) e 592 (abbandono di un neonato per causa d'onore) del codice penale. L'articolo 587 in particolare così recitava: "Chiunque cagiona la morte del coniuge, della figlia o della sorella, nell'atto in cui ne scopre la illegittima rela-



zione carnale e nello stato d'ira determinato dall'offesa recata all'onore suo o della famiglia, è punito con la reclusione da tre a sette anni. Alla stessa pena soggiace chi, nelle dette circostanze, cagiona la morte della persona che sia in illegittima relazione carnale col coniuge, con la figlia o con la sorella". Una conquista per le donne, ma non solo!

Autore: Viola Ardone
Anno di pubblicazione: 2021
Numero di pagine: 312
brossura

AMAZON STORE MARINA MILITARE

NAVE VESPUCCI IL MISTERO DEL TEMPO

Un viaggio tra passato e presente a bordo della nave scuola più bella del mondo.

240 pagine, 30x29.5, rilegato

ACQUISTABILE SU

amazon.it/marinamilitare



Inquadra
il Qr-code

www.marina.difesa.it



 **MARINA
MILITARE**



Il *mare* raccontato dai *professionisti*

 NOTIZIARIO della
MARINA