



NOTIZIARIO della MARINA

ANNO LXIX - FEBBRAIO 2023 - € 2,00



Naval Diplomacy
lungo le sponde
del Mediterraneo allargato

Antipirateria
Comandante Foscari
in Golfo di Guinea

ABBONATI ORA!

Notiziario della Marina

Il mare raccontato dai professionisti

NOTIZIARIO DELLA MARINA
€ 20 annui



NOTIZIARIO DELLA MARINA
e RIVISTA MARITTIMA € 45 annui



per informazioni e abbonamenti:
marina.difesa.it



L'editoriale

di Alessandro Busonero

Affezionati lettori,

il numero di febbraio apre con due articoli legati al rafforzamento della cooperazione tra governo italiano e Paesi Nordafricani, al consolidamento della collaborazione sui temi energetici e a come la Marina Militare rivesta un ruolo di prim'ordine nella centralità della marittimità per gli interessi dell'Italia nel Mediterraneo allargato.

Il primo articolo racconta la visita e il saluto rivolto alle donne e agli uomini dell'equipaggio della fregata Carabiniere, impegnati nell'operazione Mediterraneo Sicuro,

del Presidente del Consiglio Giorgia Meloni, che in occasione della visita ufficiale in Algeria il 22 e 23 gennaio è salita a bordo della nave e ha ringraziato la Marina Militare per il suo contributo alla difesa e al mantenimento sia del prestigio, sia degli interessi economici e strategici dell'Italia.

Il secondo è dedicato all'incontro del Vice Presidente del Consiglio e Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale Antonio Tajani in visita alla nave anfibia San Giusto quale nave sede di Comando dell'Operazione Mediterraneo Sicuro, in sosta operativa nel porto di La Goulette a Tunisi dove è giunta il 16 gennaio.

Questi due eventi hanno rappresentato ancora una volta l'apprezzamento del Governo e delle più alte cariche istituzionali dello Stato all'operato della Marina svolto con continuità dai comandanti e dagli equipaggi. L'impegno dei marinai italiani è presente in tutto il Mediterraneo allargato, come ci racconta in un diario d'eccezione il capitano di fregata Giampiero Lungarella a bordo del pattugliatore "Comandante Foscari" partito il 7 gennaio dal porto di Augusta e diretto verso l'Africa Atlantica per l'operazione Gabinia. Con gli 81 membri dell'equipaggio navigheremo virtualmente verso il Golfo di Guinea, tra i più a rischio al mondo per gli attacchi di pirateria, e scopriremo le emozioni e le sensazioni dei protagonisti: marinai al primo imbarco, ma anche veterani di "lungo corso".

Attraverso le parole di Massimo Petricca, Comandante del cacciatorpediniere lanciamissili Andrea Doria, che il 31 dicembre scorso ha terminato nel Mar Mediterraneo il periodo di integrazione della nave italiana e del suo equipaggio nel Secondo Gruppo Navale permanente della NATO, arriviamo all'intervista del primo comandante del pattugliatore polivalente d'altura Thaon de Revel, che in operazione Agenor garantisce e promuove la sicurezza marittima nello Stretto di Hormuz e nelle aree limitrofe.

Non per ultimo, buon novantaduesimo compleanno alla nave scuola Amerigo Vespucci: Il 22 febbraio 1931 il varo a Castellammare di Stabia e da allora non ha smesso di regalare emozioni sia a chi ha il mare nel cuore, sia a chi con orgoglio vive la propria italianità vedendo questa nave ammirata nel mondo. Emozioni che ci regalano anche lo sceneggiatore Luca Celoria e il disegnatore Frederic Volante, nel libro a fumetti edito dalla Marina Militare "Come Dei nella tempesta", dedicato al Vespucci.

Buona lettura!

Alla via così!



Il cacciatorpediniere lanciamissili Caio Duilio naviga insieme alla fregata francese Chevalier Paul, entrambe appartenenti alla classe Orizzonte.

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: Difesa Servizi S.p.A.

Marina Militare - Ufficio Pubblica Informazione
e Comunicazione

DIRETTORE RESPONSABILE

Alessandro BUSONERO

REDAZIONE

Antonello D'AVENIA, Marianna FISCHIONE,
Pasquale PRINZIVALLI, Mariarosaria LUMIERO

DIREZIONE E REDAZIONE

Marina Militare - Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione -
Notiziario della Marina - piazza della Marina, 4 - 00196 Roma

Direttore: tel. 06.3680.5556

Redazione e abbonamenti: tel. 06.36806318

Mail: notiziario.marina@gmail.com

Partita iva: 02135411003

COME COLLABORARE

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 ad alta risoluzione con didascalie esplicative.

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.

INFORMAZIONI E ABBONAMENTI

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).



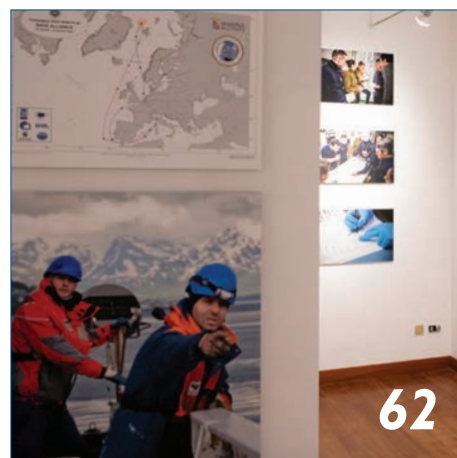
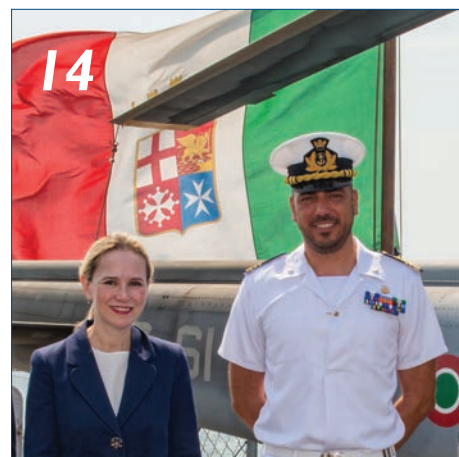
Stampa: Fotolito Moggio srl,
Villa Adriana - Tivoli



marina.difesa.it

chiuso in redazione:

10 febbraio 2023

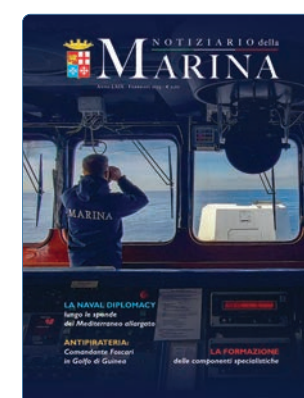


PRIMA DI COPERTINA

Il sottotenente di vascello Giosué Belfiore, in plancia del pattugliatore Comandante Foscari.

QUARTA DI COPERTINA

L'equipaggio della fregata Carabiniere.



Sommario

febbraio 2023

- 2 **L'editoriale** di Alessandro Busonero
- 6 **La Difesa dell'Italia è sulle vostre gambe** di Marianna Fischione
- 10 **Costruire ponti tra le sponde del Mediterraneo** di Antonello D'Avenia
- 14 **Comandante Foscari: direzione golfo di Guinea** di Giampietro Lungarella
- 20 **L'esempio dell'Andrea Doria** di Alessandro Sabato
- 24 **A tu per tu con Emanuele, primo comandante del Thaon di Revel** di Alessandro Busonero
- 28 **Il primo addestramento del Morosini** di Antonello D'Avenia
- 30 **Il Margottini in Medor** di Antonello D'Avenia
- 32 **L'addestramento dei sommergibilisti** di Manuel Moreno Minuto, Luigi Zefferino, Fabio Cardillo
- 36 **Lo studio e la formazione della Brigata Marina San Marco** di Rocco Castorina
- 40 **Gli NH-90A della Marina nella Stazione Elicotteri di Catania** di Antonino Pulvirenti
- 44 **8000 chilometri di coste luminose** di Giuseppina Maria Greco
- 48 **Insieme per un "Mare Vivo"** di Emanuele Scigliuzzo
- 52 **Marina Militare e Confindustria: firmato l'accordo d'intesa** di Veronica d'Andrea
- 54 **Una nuova rotta per governare il «Nostro Mare»** di Alessandro Busonero
- 56 **Alla scoperta della Biblioteca di Palazzo Marina** di Alessandro Busonero
- 62 **ARcTic memories** di Daniele Caroleo
- 64 **Un mare di libri: Come Dei nella tempesta** recensione di Alessandro Busonero



La **DIFESA** dell'**ITALIA** è sulle vostre **GAMBE**

di Marianna Fischione

Il discorso del Presidente del Consiglio
Giorgia Meloni all'equipaggio
della fregata Carabiniere in occasione
della visita ufficiale ad Algeri



Un incontro per rinnovare il trattato di amicizia e cooperazione firmato vent'anni fa da Italia e Algeria quello svoltosi il 22 e il 23 gennaio tra il Presidente del Consiglio Giorgia Meloni e il Presidente della Repubblica Algerina Democratica e Popolare Abdelmadjid Tebboune, conclusosi con la sigla di importanti accordi in ambito energetico e strategico, nel segno di un sempre più stretto rapporto di collaborazione tra i due Paesi. Dopo la visita al giardino intitolato a Enrico Mattei, ove ha deposto una corona di fiori ai piedi del monumento a lui dedicato, e dopo gli incontri istituzionali, il Presidente Meloni si è recata sulla fregata Carabiniere della Marina Militare, ormeggiata nel porto di Algeri, per un saluto alle donne e agli uomini dell'equipaggio. “La Difesa dell'Italia è sulle vostre gambe”, queste le parole del Presidente del Consiglio, che con indosso la “divisa” della Marina Militare si è detta “orgogliosa” e “onorata” di essere a bordo di una nave “che rappresenta un'eccellenza e un vanto delle Forze Armate, un gioiello di tecnologia, di innovazione e di modernità”. Un discorso appassionato, pronunciato al cospetto delle alte cariche della

“
Voi dimostrate cosa sia
la libertà e voi rendete
la vostra Nazione
più libera. [...]”
La differenza tra un compito
e una missione
è il valore profondo, intrinseco,
che si dà a quell'incarico
”

Algeri, 22 gennaio 2023. Il Presidente del Consiglio dei Ministri Giorgia Meloni a bordo della fregata Carabiniere, accompagnata dal Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio di squadra Enrico Credendino e dal comandante della nave, capitano di fregata Davide Rossano.

“
...se l'Italia è una nazione
ricercata, se l'Italia è una
nazione credibile, se l'Italia è
la nazione forte che il mondo
riconosce, è soprattutto
grazie al vostro sacrificio,
alla vostra professionalità,
alla vostra umanità,
alla vostra testa alta
”

Marina e dell'equipaggio, incentrato sull'aspetto umano della professionalità, della motivazione e dei sacrifici di quanti hanno dedicato la propria vita alla “salvaguardia degli interessi e della credibilità dell'Italia nel mondo”, e su come la scelta di entrare a far parte della Marina Militare comporti “molti sacrifici perché non è un lavoro: quei sacrifici si fanno solo quando c'è una motivazione sufficiente a rinunciare a tanto, a volte a tutto”. Il Presidente ha poi ringraziato il Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio di squadra Enrico Credendino, il capitano di fregata Davide Rossano e l'equipaggio della nave Carabiniere, impegnata nell'operazione Mediterraneo Sicuro poiché, ha sottolineato Giorgia Meloni, “nel Mar Mediterraneo viaggia la stragrande maggioranza dei nostri interessi nazionali”, e ciò anche grazie al “lavoro di pattugliamento, di lotta ai traffici illegali, di difesa e monitoraggio delle infrastrutture strategiche - quindi a un lavoro a 360 gradi fondamentale” della Marina Militare.

IL PIANO MATTEI

Enrico Mattei, dopo aver attraversato due guerre ed essersi opposto al fascismo, nel 1953 fonda l'Eni. Il suo progetto di creare ponti economici e rapporti equi con i Paesi di nuova indipendenza, primo tra tutti l'Algeria, è tutt'oggi al centro degli obiettivi strategici del Governo Italiano, che ha rilanciato il Piano Mattei. L'intento è quello di azzerare il rifornimento di gas dalla Russia entro il 2025, grazie alla rigassificazione delle forniture provenienti dal nord Africa negli stabilimenti

di Piombino e Ravenna. A testimoniare l'attualità della figura carismatica di Enrico Mattei, primo italiano al quale è stato dedicato un luogo pubblico ad Algeri, l'Ambasciata d'Italia ad Algeri ha pubblicato nel 2022 il libro intitolato “Enrico Mattei e l'Algeria. Un amico indimenticabile (1962-2022)”, liberamente scaricabile in pdf dal sito dell'Ambasciata.



COSTRUIRE ponti tra le sponde del MEDITERRANEO

di Antonello D'Avenia



*Dalla fregata Carabiniere ad Algeri
alla nave d'assalto anfibio San Giusto a Tunisi:
la naval diplomacy della Marina
amplifica la politica estera*

“S

iamo consapevoli che i nostri militari che operano al di là dei confini nazionali sono uno strumento fondamentale di politica estera per il nostro Paese per aprire nuove opportunità anche economiche si realizzano solo con la pace e la stabilità (...) La Marina Militare svolge

un ruolo fondamentale anche sull'immigrazione: garantisce la sicurezza dei nostri mari e svolge una preziosa opera di controllo e protezione dei nostri pescherecci. Con coraggio siete sempre stati protagonisti della difesa della patria in pace e guerra. Chi indossa un'uniforme non lo fa solo per lavoro, come dice qualcuno, ma perché crede in determinati valori e questo è fondamentale in una società, altrimenti è come una quercia con radici mangiate dalle termiti. A noi serve avere una quercia solida». Con queste parole, il ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (MAECI) e vicepresidente del Consiglio dei Ministri Antonio Tajani si è rivolto all'equipaggio della nave d'assalto anfibio San Giusto

ormeggiata nel porto di Tunisi nell'ambito dell'Operazione Mediterraneo Sicuro.

Ma cos'è l'Operazione Mediterraneo Sicuro che impegna il San Giusto a Tunisi e la fregata Carabiniere ad Algeri? Essa assicura attività di presenza e sorveglianza nel Mediterraneo centrale e orientale attraverso un dispositivo aeronavale a tutela degli interessi nazionali e della sicurezza marittima ed energetica.

L'Operazione Mediterraneo Sicuro è partita lo scorso 4 novembre, in continuità con l'Operazione Mare Sicuro iniziata nel 2015 a seguito dell'evolversi della crisi libica.

Tra i compiti da assolvere vi è la difesa delle linee comunicazione marittime, il controllo del dominio su-

bacqueo, la salvaguardia delle attività economiche di interesse in alto mare, la protezione delle flotte nazionali, mercantile, peschereccia, e quella dei mezzi appartenenti ad altri corpi dello Stato. Dallo scorso 28 dicembre, il contrammiraglio Stefano Frumento è il comandante tattico dell'Operazione Mediterraneo Sicuro.

*A sinistra: Tunisi, 18 gennaio.
Il ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale e vicepresidente del Consiglio dei Ministri Antonio Tajani stringe la mano al capitano di vascello Nicola Giannotta, Comandante del San Giusto.*



**Incontriamo
il contrammiraglio Stefano
Frumento, attuale comandante
tattico dell'Operazione
Mediterraneo Sicuro**

Ammiraglio, il Mediterraneo è sempre più centrale per gli equilibri internazionali e il presidio marittimo che la Marina assicura in contrasto alle attività illecite è sempre più determinante. Quanti e quali mezzi aeronavali della Marina sono coinvolti nell'Operazione Mediterraneo Sicuro? Quante le donne e gli uomini in mare?

La Marina Militare gioca un ruolo fondamentale nel garantire la sicurezza in Mediterraneo attraverso una presenza costante che viene assicurata dal dispositivo dell'Operazione Mediterraneo Sicuro.

Sono fino a 6 le unità coinvolte nell'operazione, tra navi, sommergibili e una nave ausiliaria impegnata nel supporto alle esigenze tecnico-logistiche della Marina Militare libica. A queste si aggiungono i velivoli organici delle navi e quelli basati a terra. In tale scenario sono quotidianamente impiegati in mare oltre 600 militari tra uomini e donne.



Tali mezzi come vengono coordinati e nel dettaglio quali compiti svolgono?

Sicurezza e sorveglianza sono le parole d'ordine dell'Operazione Mediterraneo Sicuro, che dallo scorso 28 dicembre è alla sua quarta rotazione di Comando dopo aver preso il testimone della già settennale Operazione Mare Sicuro.

Di quest'ultima ha ereditato i compiti ampliando la porzione di Mediterraneo su cui svolgerli, passata da 160mila Km quadrati a circa 2 milioni. Controllo, vigilanza e tutela degli interessi strategici nazionali nel Mediterraneo centro-orientale sono quindi garantiti dalla costante presenza di un dispositivo aeronavale con sede di Comando in mare, su una delle unità assegnate, nel mio caso la nave San Giusto.

Da qui, avvalendomi di uno staff, attraverso la continua valutazione della situazione in atto, gestisco l'attività di tutti gli assetti a disposizione per la tutela della libertà di navigazione, il contrasto alle attività illecite e la protezione dei nostri interessi marittimi.

L'Operazione Mediterraneo Sicuro svolge anche un'intensa attività di cooperazione con i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, che attraverso la diplomazia navale, mira a cementare quei legami storici che uniscono le sponde del Mediterraneo. Quali i dati del 2022 e le attività di rilievo?

La cooperazione internazionale è fondamentale per amplificare gli effetti dell'attività svolta dai nostri equipaggi e dagli assetti impiegati in Mediterraneo Sicuro. La costante presenza in area apre opportunità per lo sviluppo di sinergie nell'ambito della sicurezza marittima.

Ciò avviene su due fronti, sia interagendo con i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, con particolare riferimento a quelli nordafricani attraverso lo scambio informativo, il supporto tecnico-logistico e l'addestramento congiunto, sia sincronizzando gli sforzi e mantenendo interoperabilità con i dispositivi alleati e di coalizione operanti nel Mare Nostrum.

Tale compito si è concretizzato nel 2022 attraverso diverse attività che hanno visto le Unità del dispositivo interagire con Paesi tra cui Malta, interessata alla collaborazione per la messa in linea del nuovo Pattugliatore P71 e l'Albania, nelle cui acque territoriali uno dei nostri cacciamine ha condotto un'approfondita attività di monitoraggio del gasdotto Trans Adriatic Pipeline (TAP), che unisce i nostri due Paesi. Sul fronte dell'interoperabilità sono state condotte oltre 16 esercitazioni congiunte con le Unità navali della Marina francese, spagnola, turca, egiziana, croata, maltese e libica.

Tre parole o concetti per far comprendere agli italiani quanto sia importante la marittimità per l'Italia.

Il mare rappresenta un elemento fondamentale per l'economia globale, soprattutto per l'Italia che si protende al centro del Mediterraneo e costituisce il trampolino dell'Europa sul mare.

La quasi totalità degli scambi commerciali avviene attraverso esso (circa il 90%).

La marittimità che caratterizza il nostro Paese non è solo legata agli 8mila km di coste che lo contornano ma anche connessa alla convergenza che su di esso trovano tutte le linee di comunicazione e scambio provenienti e dirette verso il "Mediterraneo Allargato", area geopolitica che si estende oltre a Gibilterra e Suez al Mar Rosso, Mar Arabico, Golfo Persico e Golfo di Guinea. L'avvento della globalizzazione e l'inasprirsi della competizione strategica tra Paesi sta andando ad aumentare l'esigenza di proteggere principi vitali per la nostra salute economica e sociale, quali la libertà di navigazione e la protezione delle infrastrutture strategiche nazionali che corrono sui fondali.

La marittimità è stata ed è nella nostra storia e nella nostra cultura, un carattere da preservare – con la nostra Marina – per la sicurezza nazionale e un elemento chiave per lo sviluppo sostenibile.



Comandante FOSCARI: DIREZIONE Golfo di Guinea

di Giampietro Lungarella

*Dal diario di bordo:
“Abbiamo ripreso il viaggio verso il Golfo di Guinea, un mare questo tra i più a rischio al mondo per gli attacchi di pirateria, ma allo stesso tempo di estrema rilevanza per il nostro Paese”.*

Assieme agli 81 membri dell'equipaggio di Nave Foscari siamo partiti il 7 di gennaio 2023 avvertendo subito l'emozione di pronunciare il fatidico “Poppa molla e rientra” tipico per le manovre di disormeggio dal porto di Augusta sapendo di essere diretti verso lidi molto lontani, l'Africa Atlantica.

Il pattugliatore “Comandante Foscari” è infatti stato designato per l'Operazione Gabinia per prevenire e contrastare il fenomeno della pirateria marittima nel Golfo di Guinea. Il nome della missione deriva dalla famosa *Lex Gabinia*, ovvero la *Lex de piratis persequendis*, con la quale nel 67 a.C., vennero

concessi a Pompeo Magno, come tribuno della plebe, i più ampi poteri possibili per condurre la guerra contro i pirati che ormai da decenni affliggevano il Mediterraneo e le sue coste.

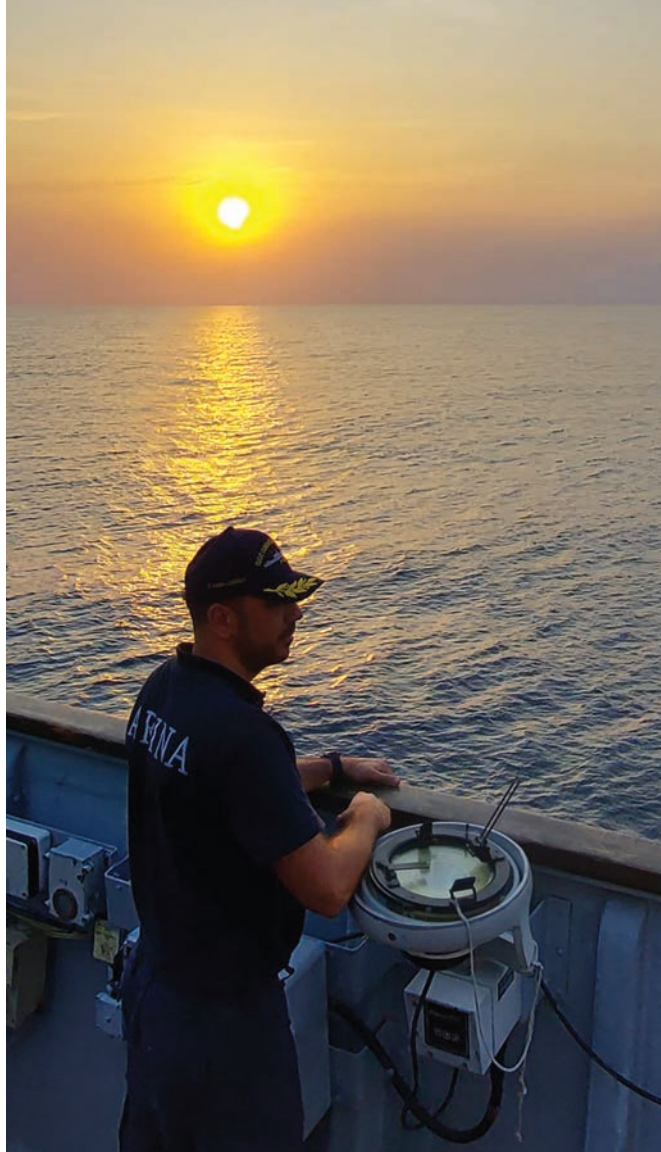
La partenza è stata programmata cercando di anticipare un fronte di grave maltempo in arrivo da est, ma più passavano le ore e più questo fronte anticipava e si ingrossava. Così, arrivati nei pressi di Pantelleria, ho preso la decisione di ridossare a Cagliari. In quei momenti il pensiero è di certo alla missione, ma anche all'equipaggio. Nei loro occhi si legge chiaramente quell'attesa rispetto alle decisioni da prendere nonché la speranza costante che tutto vada bene.

Grazie a quella sosta siamo riusciti a evitare il primo fronte, ma un altro era in arrivo così la determinazione di mollare gli ormeggi la mattina del giorno 11 gennaio per cercare di passare tra le due perturbazioni che portavano lo stato del mare a 6 e anche 7 in alcune zone (altezza delle onde comprese tra i 4 e i 6 metri, n.d.R.).

Le navi militari come il Foscari non hanno grandi dimensioni e sono piuttosto leggere, per questo restano maggiormente condizionate dal meteo. Noi però siamo “marinai” e parte del nostro lavoro è quello di gestire gli eventi meteorologici in modo tale da rendere favorevoli la condizioni per le nostre navigazioni.

Così abbiamo ripreso il viaggio verso il Golfo di Guinea, un mare, questo, tra i più a rischio al mondo per gli attacchi di pirateria, ma allo stesso tempo di estrema rilevanza per il nostro Paese, per la sua stretta connessione con il Mediterraneo e i forti interessi nazionali correlati. Il fenomeno della pirateria, pregiudicando la libertà di navigazione, ostacola la catena produttiva e commerciale internazionale andando a detrimento dell'economia globale.

E lì noi ci siamo diretti, passando dapprima lo stretto di Gibilterra, il tratto di mare che bagna le coste di Marocco, Spagna e la stessa Gibilterra, delimitato a nord dalla penisola iberica e a sud dall'Africa. Proprio in questo punto, il Mediterraneo



incontra l'Oceano Atlantico. Questo stretto lembo di mare, lungo circa 60 chilometri e ampio, nel suo punto più stretto, circa 32 chilometri era conosciuto nella mitologia greca, come le *Colonne d'Ercole*. Gli antichi Greci ritenevano che le Colonne d'Ercole, ossia i due promontori rocciosi che danno forma allo Stretto di Gibilterra, rappresentassero un limite invalicabile oltre il quale non era più possibile andare. Si pensava, infatti, che al di là di questo tratto di mare, il pericolo e l'ignoto avrebbero condannato qualsiasi essere umano alla fine dei tempi. Le Colonne, in sostanza, erano il limite estremo del mondo conosciuto.

Oltre questo limite la nostra direzione.

La prima delle soste è stata a Las Palmas, isole Canarie (Spagna), anche in questo caso, però, abbiamo deciso di anticipare la partenza di un giorno proprio per non trovarci in mezzo ad una perturbazione atlantica che stava per raggiungere proprio le isole spagnole.

Si salpa il pomeriggio del 17 gennaio dirigendo verso sud.

Durante il tragitto ci siamo imbattuti in molti mercantili e pescherecci che fanno del mare il loro lavoro e che ci fanno pensare, ancora di più, a quanto sia importante questa missione; la nostra presenza in quest'area vuol dire, infatti, tutelare la libertà di navigazione, senza che fenomeni come la pirateria ostacolino la catena produttiva e commerciale internazionale nonché la salvaguardia della vita in mare.

Perché nonostante le tante emozioni, l'equipaggio del pattugliatore Foscari ha sempre ben chiaro quale sia la missione, ovvero quella di proteggere le vie di comunicazioni marittime e di continuare la cooperazione con le Marine Militari dei Paesi rivieraschi al fine di aumentare la reciproca conoscenza e fiducia in favore del miglioramento delle condizioni di sicurezza nelle acque della regione d'importanza strategica

per il nostro Paese. Arrivati nel Golfo di Guinea l'atmosfera è quella di un posto, quasi fantastico: mare sconfinato, orizzonti rosso fuoco e una costa in lontananza, quella africana, che sembra attirarti suscitando curiosità ed emozione. E per quanto gli impegni e le nuove esperienze ci assorbano durante il giorno, c'è sempre un momento per tutti noi in cui con il cuore "si torna a casa".

Ogni sera, durante l'ammaina bandiera, si recita a bordo la Preghiera del Marinaio e il pensiero di ognuno corre alle "nostre case lontane, le care genti". Questi sono momenti emotivamente forti in cui si affaccia un senso di rinuncia per ciò che hai lasciato eppure, e nonostante tutto, esci sull'aletta di plancia e il vento, il mare, e questo navigare ti riempiono di aria e forza nuova.

Il giorno 26 gennaio, nel porto di Tema (Ghana), è stato il nostro primo approdo in Africa. Qui e in altri porti, la Marina Militare fornisce supporto a progetti di collaborazione sociale e umanitaria, come quello della Fondazione *Francesca Rava NPH Italia Onlus*: infatti nave Foscari ha trasportato e consegnerà apparecchiature sanitarie destinate agli ospedali africani.

Anche questo fa sentire l'utilità del nostro lavoro che è un connubio tra incarichi istituzionali, come la *Maritime Security*, la vigilanza delle vie di comunicazione marittime al di là del limite esterno del mare territoriale, la protezione degli equipaggi italiani da atti ostili o minacce terroristiche, e la cooperazione internazionale nonché impegno sociale verso altri Paesi. Tutti noi marinai, svolgendo ogni giorno il nostro lavoro, siamo sempre più consapevoli che la "sicurezza marittima", in un contesto geopolitico globalizzato, ha assunto valore strategico, in quanto elemento imprescindibile per la pace ed il benessere economico e sociale della comunità internazionale.

In alto a sinistra: il comandante del Foscari, Giampietro Lungarella; in basso a sinistra: il sottotenente di vascello Giosué Belfiore, capo componente Telecomunicazioni e Condotta Nave/Meteo insieme al capo di terza classe Salvatore Condorelli, a destra: il tenente di vascello Davide Antonio Cirillo, capo componente armi; in basso: il tenente di vascello Luigi Gelsomini, direttore di macchina.



Le parole dell'ambasciatrice d'Italia in Ghana e in Togo Daniela d'Orlandi

“Comandante, donne e uomini di nave Foscari, è per me un onore poter effettuare questa visita oggi insieme all'addetto militare colonnello Michele Devastato insieme al Direttore dell'Ufficio ICE, al Direttore dell'Ufficio AICS (Agenzia italiana per la cooperazione allo sviluppo) di Accra e a mio marito, a bordo di nave Foscari e vi ringrazio per questa opportunità. Desidero salutare a nome del Ministero degli Affari Esteri della Cooperazione Internazionale di tutta l'ambasciata di Italia ad Accra Lei e tutto l'Equipaggio e di darvi il benvenuto nelle acque del Ghana. Siamo estremamente orgogliosi del vostro eccezionale impegno in una missione molto importante per il contrasto alla pirateria marittima e ai traffici illeciti in mare, tutte attività che contribuiscono alla pro-



mozione della pace e della stabilità nel Golfo di Guinea. La vostra attiva presenza consente di tutelare interessi strategici dell'Italia, ma risponde anche a priorità condivise dagli stessi stati rivieraschi. Le autorità ghanesi ci hanno, a più riprese, espresso grande apprezzamento e gratitudine per il sostegno fornito, e anche grazie allo straordinario impegno di unità navali italiane nel Golfo di Guinea si è assistito a una notevole diminuzione di episodi di pirateria. Concludo sottolineando che l'Ambasciata di Italia ad Accra appoggia pienamente la vostra missione ed è a totale disposizione per ogni eventuale esigenza, vi auguro una fruttuosa missione nel Golfo di Guinea; vento in poppa e mari calmi per le vostre soddisfazioni personali e professionali! Grazie”.

Conosciamo l'equipaggio del Foscari: donne, uomini, marinai, sottoufficiali, ufficiali di ogni età e grado

Alessia Lamanna, capo di 3^a classe,

due anni fa ha vinto il concorso per sottufficiale della Marina Militare e oggi ricopre un ruolo importante, come quello del sottordine al nostromo, in un equipaggio di professionisti e ci spiega: “il mio compito è quello di coadiuvare il nostromo nella gestione del personale nocchiere che si occupa delle attività marinaresche, nonché il mantenimento, l'efficienza e la funzionalità delle sistemazioni che le riguardano (dai cavi d'ormeggio alle ancore). È un compito, per certi versi, spesso complicato da gestire e nonostante sia ancora alle prime armi, mi reputo davvero molto soddisfatta dell'incarico che mi è stato assegnato; sono orgogliosa di tutto ciò che sono riuscita a raggiungere fino ad ora. Il mio pensiero va alla famiglia a casa e a tutti coloro che mi amano e che mi hanno supportato dandomi la forza di arrivare fin qui. Ogni mia vittoria la reputo anche la loro.”



Piera Caruso, comune di 2^a classe. “Appena sentita la notizia della partecipazione all'operazione internazionale mi sono subito incuriosita a riguardo e ho visto un'opportunità che mi permetterà di accrescere il bagaglio lavorativo e culturale. Ringrazio l'equipaggio per avermi fatto sentire subito parte integrante di loro e di motivarmi ogni giorno alimentando ricordi che porterò sempre con me”. A pensarci, pochi suoi coetanei possono vantare un'esperienza del genere.



Raimondo Russo, luogotenente,

aiutante di bordo: “Non è facile lasciare la famiglia a casa... soprattutto se si hanno dei figli. C'è bisogno di essere forti sia per chi si allontana, sia per chi rimane a casa ad affrontare le difficoltà quotidiane. Navigando si possono perdere momenti preziosi nella crescita dei propri figli, però ai loro occhi dobbiamo sempre farci vedere come una figura portante, che dimostri orgoglio e soprattutto, solidi ideali.”



La parola a un “anziano” di bordo Antonino Restifo, sottocapo aiutante:

“Siamo qui per uno scopo nobile, abbiamo visitato già diversi porti e tanti altri ci aspettano dove la povertà e la miseria la fanno da padrone. Questa esperienza mi sta dando la possibilità di testare con mano la cruda realtà di questi luoghi. Spero, però, che i mesi che rimangono possano insegnarci tanto per poi tornare a riabbracciare i miei cari, visto che grazie a loro ogni giorno trovo la forza e il sorriso per affrontare con serenità tutti gli ostacoli e le avversità che la vita ci mette davanti.”



Una Marina INTEROPERABILE e INTERSCAMBIABILE: l'esempio dell'Andrea Doria

*La partecipazione del cacciatorpediniere lanciamissili Andrea Doria
al Secondo Gruppo Navale permanente della NATO
e l'integrazione con il Carrier Strike Group 10 della portaerei USS George H W Bush*

di Alessandro Sabato

Si chiude in bellezza il 2022 per il cacciatorpediniere lanciamissili Andrea Doria.

Il 31 dicembre infatti, è terminato nel Mediterraneo il periodo di integrazione della nave italiana e del suo equipaggio nel Secondo Gruppo Navale permanente della NATO (*Standing Nato Ma-*

ritime Group 2 - SNMG2) appartenente alla Forza di Reazione rapida dell'Alleanza Atlantica (*NATO Response Force*) al Comando del Rear Admiral Michael Scott Sciretta (*U.S. Navy*), imbarcato con il suo staff sul cacciatorpediniere missilistico statunitense Forrest Sherman.

L'SNMG2 opera sotto il controllo operativo del Comando della Componente Marittima Alleata (*Allied Maritime Command - MARCOM* con sede a Northwood, U.K.) nell'ambito dell'Operazione *Noble Shield*. Il Gruppo navale rappresenta una delle quattro Forze Navali permanenti della NATO (*Standing Naval Forces*) e garantisce una presenza continua della coesione dell'Alleanza Atlantica, a garanzia della sicurezza marittima e tutela degli interessi vitali e strategici degli Stati membri.

Il Doria, integratosi nel dispositivo NATO a partire dal 25 novembre, dopo aver preso parte alla *Joint Warrior 22-2*

in Gran Bretagna e alle NATO *Naval Electro Magnetic Operations (NEMO) Trials* in Spagna, ha operato fornendo anche costante supporto e protezione allo statunitense Carrier Strike Group 10, costituito dalla portaerei George H.W. Bush, dall'incrociatore Leyte Gulf classe Ticonderoga e dai cacciatorpediniere Truxtun e Nitze della classe Arleigh Burke, svolgendo compiti di scorta nel settore della difesa aerea e missilistica e mettendo in luce la versatilità e le capacità multiruolo delle navi della classe Orizzonte.

Inoltre, con la sua presenza in Mediterraneo, l'Andrea Doria ha continuato a garantire vigilanza marittima per la difesa e sicurezza marittima e per la tutela degli interessi vitali e strategici nazionali.

*Il cacciatorpediniere lanciamissili
Andrea Doria scorta la portaerei statunitense
George H.W. Bush*





Il Direttore del Notiziario della Marina intervista Massimo Petricca, capitano di vascello, Comandante del Doria.



Comandante come è stata l'esperienza di affiancare il Gruppo Portaerei americano George H. W. Bush?

È stata un'esperienza molto stimolante e utile per la nave nel suo complesso: è sempre un piacere mettersi alla prova con dei professionisti come i colleghi americani.

Abbiamo incrementato l'integrazione con la Marina Statunitense, soprattutto nel settore della difesa aerea e antimissile.

Per l'Equipaggio e per la nave nel suo complesso questo è stato un indubbio valore aggiunto che contribuisce ad accrescere sensibilmente l'interoperabilità con la Marina statunitense e, più in generale, con la NATO.

In questo periodo abbiamo garantito la protezione tridimensionale

della portaerei in uno scenario caratterizzato da intensa attività nel Mediterraneo, anche da parte di Marine non NATO, nel quale l'Alleanza Atlantica continua a dimostrare la propria presenza in chiave di deterrenza.

Quali delle attività congiunte con il Gruppo Navale ritiene abbia rappresentato un incremento professionale per l'equipaggio di nave Doria?

La partecipazione alle attività di controllo degli assetti aerei imbarcati sulla George H.W. Bush per la difesa aerea, fondamentali per la protezione del Carrier Strike Group.

Questi hanno rappresentato una validissima occasione per incrementare il livello di mutua conoscenza e interoperabilità tra il personale non solo della Marina statunitense, ma anche delle altre Marine della NATO.

L'Andrea Doria, come del resto il Caio Duilio sono navi che sempre più svolgono esercitazioni e attività internazionali sia in ambito "Mediterraneo Allargato" sia oltre. L'equipaggio, dai più anziani ai più giovani, in che modo aumenta il proprio bagaglio professionale e

umano a seguito di queste navigazioni?

Prendere parte ad esercitazioni e operazioni come queste, che coinvolgono gruppi portaerei di stati membri della NATO in un contesto internazionale, consente a tutto l'Equipaggio, partendo dai più giovani fino ai più anziani, di ampliare sensibilmente le proprie conoscenze ed il proprio bagaglio professionale, e di confrontarsi anche con gli Equipaggi di altre Marine alleate.

Ciò è fonte di grande stimolo per il personale, che si sente motivato a fare sempre meglio. In aggiunta, questa attività ha consentito di addestrare la Nave ad operare in un Carrier Strike Group, assolvendo specifici compiti anche nell'ambito del Gruppo portaerei italiano, costituito dalla portaerei Cavour e dal suo Gruppo scorta.

Infine, durante la dislocazione operativa in Mediterraneo, quale emozione vuol condividere coi lettori del Notiziario della Marina?

L'abbraccio della popolazione e in particolar modo l'affetto di chi ci ha preceduto in Marina, gli ex marinai dell'ANMI (Associazione Nazionale Marinai d'Italia di Napoli) che abbiamo riscontrato in occasione della sosta operativa del Carrier Strike Group nella rada di Napoli.

Abbiamo sentito l'affetto dei cittadini partenopei che hanno avuto l'opportunità di visitare il Doria ormeggiato presso la Stazione Marittima del porto di Napoli.

Ha colpito molto la curiosità dei visitatori la tecnologia all'avanguardia della nave, soprattutto la complessità dei sistemi informatici/elettronici. Anche il ruolo fondamentale della Marina Militare nel Mediterraneo, dove è sempre presente in questo delicato periodo storico, ha spinto la gente a porre molte domande sul ruolo prezioso della Forza Armata.

Per l'Equipaggio e per me è stato motivo di grande soddisfazione ricevere i ringraziamenti per quanto ogni giorno facciamo per il Paese, lontani dalle luci dei riflettori. I riconoscimenti che il Comandante del Carrier Strike Group statunitense ha tributato ad alcuni membri dell'Equipaggio di Nave Andrea Doria durante la sua visita a bordo rappresentano un'altra testimonianza del prezioso lavoro svolto.

In qualche ex marinaio, ormai in là con gli anni e in alcuni casi imbarcato sull'incrociatore lanciamissili Andrea Doria di qualche anno fa, ho anche notato gli occhi lucidi e un filo di commozione scendendo dalla passarella.

Proprio vero, "una volta marinai, marinai per sempre".

“La nave che mi onoro di aver comandato, come il suo fiero equipaggio, è un fiore all’occhiello non solo della Marina Militare, ma dell’intero Paese. Essa rappresenta il risultato delle sinergie tra l’Industria nazionale e la Marina che hanno creato uno strumento allo stato dell’arte nei settori della cantieristica ad alta tecnologia e dell’Industria della Difesa”



A TU PER TU con Emanuele, primo comandante del THAON di REVEL

di Alessandro Busonero

L'Operazione AGENOR, sotto egida dell'Iniziativa EMASOH (European-led Maritime Awareness in the Strait of Hormuz), per la prima volta a guida italiana, mira a garantire e promuovere la sicurezza marittima nello Stretto di Hormuz e nelle aree adiacenti. Agenor, inoltre assicura la libertà di navigazione e contribuisce a garantire il libero commercio marittimo globale nel rispetto delle leggi internazionali del mare e la sicurezza delle navi in navigazione nell'area dello stretto di Hormuz, crocevia delle principali Sea Lines Of Communications per il commercio mondiale e allo stesso tempo disporre di una efficace Maritime Situational Awareness (MSA) per prevenire atti illegali e situazioni di possibili crisi nella regione che potrebbero causare ricadute non solo economiche a livello trans-regionale. Un impegno rafforzato dalla presenza del pattugliatore polivalente d'altura Thaon Di Revel che opera assieme ad altre navi militari impegnate nella stessa missione oppure in supporto associato, laddove appartenenti al Task Force, al comando prima del capitano di fregata Emanuele Morea e dal 30 dicembre 2022 del capitano di fregata Alessandro Serrani. Il comandante Morea, primo comandante del Thaon Di Revel, al termine del suo periodo di Comando risponde ad alcune domande per i lettori del Notiziario della Marina.

Comandante la nave che ha comandato è un fiore all'occhiello della Marina e della cantieristica italiana. Qual'è la sua esperienza umana e professionale in questa missione?

La nave che mi onoro di aver comandato, come il suo fiero equipaggio, è un fiore all'occhiello non solo della Marina Militare, ma dell'intero Paese. Essa rappresenta il risultato delle sinergie tra l'Industria nazionale e la Marina che hanno creato uno strumento allo stato dell'arte nei settori della cantieristica ad alta

tecnologia e dell'Industria della Difesa. La mia esperienza, umana e professionale, è di profondo orgoglio e soddisfazione, perché questa nave l'ho vista nascere e divenire da nave in costruzione e in allestimento in un cantiere a nave militare operativa insieme al suo primo equipaggio. In pochi mesi dalle sponde del Mugliano (La Spezia) l'abbiamo condotta in missione in Golfo, sicché la Marina e il Paese hanno potuto contribuire con una flagship all'impegno militare europeo per la libertà della navigazione, in una regione così strategica per l'Italia e il vecchio continente specie alla luce dell'attuale situazione internazionale.

Quali sono le difficoltà che si incontrano ad operare in una zona di traffico marittimo a così alta densità?

Non è stato facile all'inizio inserirsi in un contesto così complesso, banalmente anche dal punto di vista cinematico, visto il volume di navi (sia civili sia militari) che transita attraverso lo Stretto di Hormuz ogni giorno. Tuttavia, acquisito quello che in gergo si chiama la consapevolezza della situazione marittima, le cose si facilitano. È stato importante per il nostro operato far comprendere il ruolo de-escalatorio e l'importanza della nostra missione a tutti gli attori della regione, i quali, grazie anche all'attività di Key Leader Engagement, hanno compreso e sposato il significato della nostra operazione.

Con l'equipaggio avete supportato navi mercantili italiane in transito, quale è l'approccio dei nostri connazionali quando vi incontrano in mari assai lontani dall'Italia?

Per i marinai, che sono abituati a stare mesi lontani da casa, è sempre bello ed emozionante incontrare connazionali che vivono oltremare, sono momenti che permettono di sentirsi anche solo per pochi istanti più vicini a casa, anche se 5 mila km di distanza. In particolare una nave militare, nuova e avanguardista come il Thaon di Revel, suscita curiosità e emo-



tività. È infatti una porzione d'Italia che si muove e che porta il tricolore attraverso i mari in Paesi lontani. E quando abbiamo accompagnato nello Stretto una nave italiana, abbiamo percepito tutta la gratitudine dei nostri connazionali.

Durante le soste in porto avete avuto modo di conoscere realtà e culture diverse. Un aneddoto da raccontare?

Uno dei lati più belli del nostro mestiere è la possibilità di girare il mondo e conoscere culture e tradizioni anche molto diverse tra di loro.

Gli aneddoti sono innumerevoli, ma forse il più iconico e allo stesso tempo più simpatico è legato a uno degli eventi tenutisi a bordo in occasione della sosta presso una delle capitali della penisola arabica: infatti una delle delegazioni straniere intervenute, gradendo molto

le pietanze offerte sulla nave, e in particolare il pane di bordo, pensava che si trattasse di vivande preparate da un catering o comunque non frutto della cucina della nave. Nel corso della visita a bordo abbiamo quindi provveduto a fare una tappa nelle cucine mostrando la professionalità del lavoro dei nostri marinai, cuochi e personale di cucina. Alla fine della visita abbiamo regalato del pane Made in Italy ai nostri nuovi

amici che hanno continuato ad apprezzare una delle tante peculiarità, in questo caso culinarie, che rendono le navi della Marina autonome anche nel campo logistico in linea col connotato expeditionary che caratterizza il nostro impegno.

Navigare e stare lontani da casa comporta anche un notevole sacrificio per le famiglie dell'equi-

paggio che sono sempre preziose per il loro supporto. Cosa sente di dir loro?

Navigare è sempre impegnativo e trascorre le festività, in particolare quelle natalizie, in mare lontani dagli affetti è rappresentativo dello spirito di sacrificio con cui gli equipaggi affrontano gli impegni operativi, ma ancora di più è emblematico di come anche le nostre famiglie, lontano da noi, siano partecipi

della nostra scelta di vita. Mi sento di dire che il nostro pensiero si rivolge sempre a loro, che sono la nostra forza, il faro che guida la nostra rotta e che guida a casa al termine di ogni missione assegnata. Grazie di cuore!

A sinistra in alto: Il contrammiraglio Stefano Costantino, al comando dell'operazione Agenor dal 16 luglio 2022 al 26 gennaio 2023

LE VIE DEL COMMERCIO TRA GLI STRETTI di Mariarosaria Lumiero

Il Mediterraneo allargato è quello snodo nevralgico per gli scambi commerciali e quindi per l'economia, che ingloba il Medio Oriente, il Golfo Arabico e la fascia sub – sahariana, ovvero dal Corno d'Africa al Golfo di Nuova Guinea. Luoghi impervi a causa dei numerosi conflitti tra le genti e furti ad opera di pirati, attacchi terroristici, ostilità belliche, incidenti navali ma, allo stesso tempo, vie di comunicazione commerciale. Pertanto, vi è la necessità di proteggere lo scambio di merci e garantire uno scenario sicuro all'interno delle acque dell'Oceano Indiano e dell'Oceano Atlantico. La Marina Militare, a tal proposito, è presente con l'Operazione Atalanta e l'Operazione Agenor, soprattutto per il contrasto alla pirateria marittima. Considerata l'importanza rivestita dal mare, anche in termini economici, primaria, quindi, è la tutela delle acque che rappresentano il 90% del traffico mercantile. Quest'ultimo, trova ampio respiro nei canali internazionali ma, soprattutto, per quanto riguarda l'Italia, negli Stretti internazionali, ovvero, quei passaggi di mare il cui transito è accessibile a tutti, ergo, non soggetti a restrizioni territoriali. Sono tali, per quanto riguarda l'Oceano Indiano, lo Stretto di Hormutz, lo Stretto di Bab el Mandeb e il Canale di Suez. Sul versante atlantico, invece, vi è lo Stretto di Gibilterra. Nel panorama dell'economia mondiale, soprattutto in termini di accesso al Mar Mediterraneo, non meno importante è anche lo Stretto del Bosforo e dei Dardanelli, situati in Turchia e passaggio di risorse petrolifere che dal mar Caspio

raggiungono l'Europa meridionale e occidentale. Il Canale di Suez, aperto nel 1869, pur essendo una creazione dell'uomo, con i suoi 193 chilometri di lunghezza, attraversa l'Egitto collegando il Mediterraneo al Mar Rosso e all'Oceano Indiano. In tal modo, Europa ed Asia possono comunicare e, quindi, l'economia mondiale subisce una forte accelerazione in termini di traffico commerciale. Le navi mercantili e militari, qualora non vi fosse il Canale, dovrebbero fare il periplo dell'Africa, quindi allungare la rotta di quasi dieci mila chilometri. Attraverso Suez circolano petrolio, carbone, minerali, metalli, cereali, quindi, merci di sussistenza primaria. Alla sua stregua vi sono lo Stretto di Hormutz e Bab al-Mandab. Hormutz è un'arteria di vitale importanza, attraverso la quale transitano circa 17,4 milioni di barili al giorno. Il Qatar, il più grande produttore al mondo di gas liquefatto, lo esporta quasi tutto attraverso lo Stretto di Hormutz. Pur essendo alquanto limitato nelle dimensioni (nel punto più stretto è largo 33 chilometri e il percorso di navigazione è largo 3 chilometri in entrambe le direzioni), è strategicamente importante per la sua posizione (divide la penisola arabica dall'Iran ed il punto di incontro tra Golfo di Oman, a sud-est, e Golfo Persico ad ovest). Bab al Mandeb, un tratto di mare limitato (largo solo 16 miglia nautiche nel suo punto più stretto) che divide il Golfo Persico dal Golfo dell'Oman e attraverso il quale vi transitano oltre 60 navi commerciali ogni giorno, è tra i più decisivi per la sicurezza energetica europea

proprio grazie alla sua posizione, rendendolo il quarto passaggio naturale per importanza a livello mondiale. Infine, lo Stretto di Gibilterra. Il punto in cui Mar Mediterraneo e Oceano Atlantico si incontrano. Il canale, lungo 58 km si stringe a 13 km di larghezza

tra Punta Marroquí (Spagna) e Punta Cires (Marocco) - fonte ESA. Rappresenta un passaggio con notevole densità di traffico annuale, nonché cruciale per i traffici marittimi: circa 100.000 imbarcazioni commerciali, di cui 300 al giorno trasportano materiali pesanti.



Il primo addestramento del MOROSINI

*Iniziato il Tirocinio Elementare del secondo
Pattugliatore Polivalente d'Altura Francesco Morosini,
al comando di Giovanni Monno, capitano di fregata
e primo Comandante della nave.*

di Antonello D'Avenia

L'addestramento elementare è l'attività attraverso la quale i membri dell'equipaggio non sono considerati soltanto singolarmente, ma anche

- e soprattutto - come parte di una squadra, di un equipaggio. Il fine è quello di acquisire le capacità di operare in modo coordinato nell'ambito della propria nave, rendendola così capace di assolvere i futuri compiti addestrativi e operativi, nei diversi mari del

mondo. È il Centro Addestramento Aeronavale di Taranto (MARICENTADD) a concorrere con i Comandi Complessi all'addestramento elementare degli equipaggi delle diverse navi militari della Marina.

Tale addestramento punta al conseguimento della capacità di assolvere i compiti tecnico-operativi assegnati ed effettuare operazioni aeronavali isolatamente e in coordinamento con altri mezzi.

Maricentadd conduce l'addestramento elementare degli equipaggi delle Unità Navali secondo un programma annuale approvato dallo Stato Maggiore Marina su proposta del Comando in Capo della Squadra Navale.

Lo scorso 24 gennaio, presso la Stazione Navale Mar Grande di Taranto, ha avuto inizio il Tirocinio Elementare del secondo pattugliatore Polivalente d'Altura Francesco Morosini, al comando del

capitano di fregata Giovanni Monno. La nuova nave, consegnata il 22 ottobre 2022 alla Marina, si appresta dunque ad affrontare il suo primo periodo addestrativo, tanto intenso quanto necessario, che coinvolge l'equipaggio, nel suo insieme.

Al termine di 6 settimane, l'equipaggio avrà acquisito la preparazione per affrontare i futuri impegni operativi. Durante tale periodo addestrativo è stato possibile confrontarsi con l'equipaggio del Thaon di Revel, unità capoclasse della classe PPA, rientrato dal primo impiego operativo fuori dal Mediterraneo, nel Golfo Persico.

Le manovre in mare ravvicinate hanno permesso di apprezzare l'immagine dei due PPA, simbolo di una Marina moderna, all'avanguardia, che lavora insieme, in maniera congiunta, verso il medesimo obiettivo: l'alta professionalità che vuol dire credibilità.



Il Margottini in MEDOR

di Antonello D'Avenia

La fregata Carlo Margottini pattuglia il Mediterraneo orientale (Medor) sotto la bandiera della NATO.

La fregata ASW (Anti Submarine Warfare) Carlo Margottini, al comando del capitano di fregata Giovanni Luca Melchiorre, sta partecipando allo *Standing NATO Maritime Group 2 (SNMG 2)* che opera nelle acque del Mediterraneo centro-orientale. Lo *Standing NATO Maritime Group 2 (SNMG 2)* è un Gruppo Navale multinazionale che fa parte della Forza di Reazione Rapida della Nato (*Nato Response Force*) e opera sotto il Comando della Componente Marittima Alleata (HQ MARCOM) con sede a Northwood- Londra. Esso costituisce una presenza continua e visibile della solidità e coesione dell'Alleanza. Il Margottini è entrato a far parte del gruppo di Forze in elevata prontezza dal 31 dicembre ed è partita da La Spezia il 14 gennaio congiungendosi al dispositivo navale costituito da navi militari americane, francesi e turche. Al termine del primo periodo di esercitazioni, il Margottini ha ricevuto

la visita a bordo del contrammiraglio della US Navy Michael S. Sciretta, comandante tattico del dispositivo NATO, imbarcato sul cacciatorpediniere statunitense James E. Williams (classe *Arleigh Burke*) che ha voluto incontrare l'equipaggio italiano che per 2 mesi opererà in aggregazione alla Forza Navale permanente dell'Alleanza Atlantica. In Mediterraneo, il Margottini è integrato nell'ambito *Operazione Noble Shield*, ma opera anche in supporto associato all'*Operazione Sea Guardian (OSG)*. I compiti assegnati sono quelli di monitorare le linee di comunicazione marittima (*Sea Lines of Communication*) garantendo il necessario livello di sicurezza della navigazione e contribuendo alla compilazione di un completo quadro di situazione, (*situational awareness*), avvalendosi del supporto dei team specialistici del Terzo Gruppo Elicotteri di Catania e della Brigata Marina San Marco.





L'addestramento dei SOMMERGIBILISTI

La Scuola Sommergebili è dotata di sistemi di simulazione in grado di addestrare il personale alla condotta di ogni impianto di bordo con un elevatissimo grado di fedeltà rispetto al sottomarino, ma anche di replicare scenari tecnici e operativi che possono presentarsi in mare

di Manuel Moreno Minuto, Luigi Zefferino e Fabio Cardillo

Sono trascorsi ottant'anni da quando la Scuola Sommergebili (oggi Servizio Addestramento del Comando Flottiglia Sommergebili diretto dal capitano di fregata Luigi Zefferino) si è insediata a Taranto, dopo la fondazione nella sede di Pola. La sua storia si è basata su tradizione, valori e tecnologia al servizio della formazione e dell'addestramento degli equipaggi dei sottomarini che lavorano all'interno di un ambiente tridimensionale potenzialmente ostile.

Tutti gli aspiranti sommergebiliti compiono un percorso teorico-pratico che inizia con il Corso Base Sommergebili (CBS) mirato a fornire le conoscenze teoriche di base e una prima esperienza a bordo. In seguito il personale segue un percorso specialistico legato all'incarico che assumerà negli anni d'impiego operativo.

Ai responsabili della Scuola Sommergebili, che si sono succeduti negli anni è stato sempre chiaro che era necessario dotarsi di strumenti didattici e formativi all'avanguardia in grado di ridurre al minimo le possibilità di errore. E' per questa ragione che la Scuola, sin dagli anni '80 si è dotata di sistemi di simulazione in grado di addestrare il personale

Taranto, personale sommergebilita si addestra ad affrontare le emergenze al simulatore di fuoriscuola collettiva (Rush Escape) con l'utilizzo delle speciali tute arancioni SEIE (Submarine Escape Immersion Equipment) tipo MKI I, collaudate per permettere un metodo di salvataggio autonomo, senza l'ausilio di mezzi di soccorso esterni.



ultimi anni, sta ricoprendo un ruolo fondamentale, e alla Scuola Sommergibili si affianca l'addestramento tecnico alla dottrina del *Crew Resource Management* e *Human Factor*. Principi nati in seno alla cultura aeronautica, che però stanno diventando predominanti in tutti gli ambienti ad alto rischio. Il personale impegnato in attività estreme è infatti chiamato sia al rispetto delle procedure, sia alla gestione del proprio team facendo leva anche sulle competenze non tecniche (*Non Technical-skills*) per l'assolvimento della missione. La crescente domanda di formazione ha portato negli ultimi anni ad un percorso di internazionalizzazione della Scuola, che viene sempre più spesso chiamata ad addestrare frequentatori stranieri su tematiche legate alla condotta e alla sicurezza dei sottomarini. Il più importante è di certo il corso "Coordinator Rescue Forces" unico, in campo NATO, e gestito in collaborazione con l'*International Submarine Escape and Rescue Liaison Office (ISMERLO)* organismo internazionale che si occupa di soccorso sommergibili a livello globale. Il corso

si prefigge l'obiettivo di diffondere la cultura della sicurezza sommergibili, di standardizzare le procedure e le tecniche in considerazione che un intervento di soccorso potrebbe essere di livello multinazionale su base globale. Il sottomarino moderno, con il suo elevato contenuto tecnologico, paragonabile solo alle astronavi, impone quindi un percorso di crescita professionale lungo e impegnativo che accompagna tutta la carriera. In media, per qualificare un operatore sono necessari circa 24 mesi, tra lezioni teoriche e tirocini pratici, che però rappresentano solo il primo tassello di un lungo cammino che vede nell'esperienza il suo fattore chiave. Di fatto il sommergibilista è chiamato a un processo di miglioramento personale necessario per poter fronteggiare il mutare degli scenari, e l'evoluzione tecnologica del mezzo nell'ottica di assicurare



un cospicuo vantaggio operativo sulle potenziali minacce. La colonna portante del lungo percorso che accomuna tutti i sommergibilisti, dal cuoco al Comandante, è la Scuola Sommergibili che oggi è chiamata a un percorso di rinnovamento per soddisfare le nascenti esigenze e adeguarsi ai nuovi modelli didattici in continua evoluzione che in futuro la vedrà approdare anche nel cosiddetto metaverso con nuovi simulatori di realtà virtuale. Una scuola, quindi, molto speciale che vive grazie ai suoi istruttori che rappresentano una vera élite di sommergibilisti che hanno dimostrato nel tempo spiccate capacità didattiche e di approfondimento, e il cui compito non è solo quello di trasmettere ai frequentatori le nozioni tecniche, ma soprattutto di testimoniare con il loro esempio, rigore e dedizione: i valori fondanti della Componente Sommergibili della Marina Militare.



alla condotta di ogni impianto di bordo con un elevatissimo grado di fedeltà rispetto al sottomarino, ma anche di replicare gli scenari tecnici ed operativi che possono presentarsi in mare. Ad esempio, ai fini dell'addestramento alla condotta operativa del sottomarino U212A è impiegato il *Submarine Command Team Trainer (SCTT)* per la formazione degli ufficiali di vascello e degli operatori ai sistemi sonar, comando e controllo e guerra elettronica. Tutti i sistemi e gli apparati di bordo, replicati nel SCTT, sono fisicamente e funzionalmente integrati fra loro esattamente come avviene sul sommergibile e immersi in un ambiente marittimo virtuale, capace di riprodurre diverse situazioni operative con il massimo realismo. Per la formazione e addestramento dei timonieri e del personale destinato alla condotta della piattaforma e della propulsione dell'U212A ci si avvale del *Submarine Control Simulator (SCS)*, costituito da una cabina che riproduce fedelmente l'area del sottomarino in cui sono collocate la stazione di condotta dei timoni e le consolle del sistema di controllo e gestione della piattaforma. La cabina è integralmente vincolata su una struttura mobile che, in risposta ai comandi dell'operatore in addestramento, riproduce fedelmente i movimenti in rollio e bec-

cheggio del sottomarino. La possibilità di avere la replica dei comportamenti dell'unità in mare consente di simulare qualsiasi emergenza, e di effettuare tutti i test per il miglioramento delle procedure di sicurezza da applicare anche in situazioni limite. Il processo di continuo rinnovamento della Scuola naturalmente abbraccerà anche il nuovo sottomarino U212NFS a cui saranno dedicati i simulatori di prossima installazione presso la Scuola Sommergibili. Nell'ambito dell'area formativa dedicata alla sicurezza, la Scuola Sommergibili dispone di una moderna – nonché unica nel Mediterraneo - suite di allenatori tra cui il simulatore della garitta di fuoriuscita (*Escape Tower*) e lo spaccato di scafo per la fuoriuscita collettiva (*Rush Escape Simulator*). Entrambi sono ausili addestrativi fondamentali sia nella preparazione teorico-pratica necessaria per affrontare questo tipo di emergenza, sia nella preparazione psicologica del personale. Quest'ultimo aspetto, negli

In alto: sottufficiali operatori sonar durante un'esercitazione. A sinistra: periscopio per addestrare gli ufficiali di vascello abilitanti alla guardia in immersione, a destra: simulatore di piattaforma di un sottomarino classe Todaro.



Lo STUDIO e la FORMAZIONE della *Brigata Marina San Marco*

Il corso di specializzazione anfibia: un'importante occasione formativa per la classe dirigente del futuro

di Rocco Castorina

La Brigata Marina San Marco, elemento di organizzazione specialistico della Squadra Navale, da sempre punta a una formazione accurata per il proprio personale. Nell'ambito del percorso professionale che interessa gli ufficiali di vascello già in forza alla componente si innesta a pieno titolo il *Corso di Specializzazione Anfibia*. Tale iter formativo, articolato su 24 settimane, è indirizzato agli ufficiali anfibi che, dopo aver svolto i primi incarichi all'interno della Forza da Sbarco, intraprendono un percorso che li porterà a ricoprire incarichi all'interno

degli staff e nei Comandi di Compagnia della Brigata Marina San Marco. Durante questa fase formativa, i frequentatori acquisiscono nozioni inerenti la pianificazione di operazioni terrestri e anfibia: dall'ambito logistico all'operativo, dalle comunicazioni al fuoco di supporto. L'attività teorica si alterna con la pratica attraverso lo svolgimento di esercizi di pianificazione e preparazione di operazioni offensive, difensive e di transizione. A tal riguardo, la sinergia istaurata con l'Esercito Italiano, riveste un ruolo di notevole importanza, consolidando ulteriormente il dialogo tra le due Forze Armate.

Le visite d'istruzione e la trattazione delle principali manovre militari della storia quali occasioni di studio, rappresentano un momento utile di apprendimento, alla base del lavoro del perso-

nale anfibio. La dottrina sull'arte della guerra che ha contraddistinto i più grandi leader militari nel corso dei secoli contribuisce in maniera determinante all'accrescimento professionale del personale coinvolto, stimolando spunti di riflessione e reciproco confronto.

Il ciclo di formazione si conclude con la discussione di tesine riguardanti tematiche attuali e storiche. Questa fase costituisce il varco di accesso per rag-

giungere i vertici della forza anfibia, capitalizzando la fine di un periodo ricco di esperienze poliedriche di elevato spessore. Il bagaglio conoscitivo risulta solido e polivalente, strumento indispensabile per ottenere risultati di alto spessore. La costanza e la tenacia sono solo alcune delle caratteristiche di chi fa parte della grande famiglia del Leone Alato. Un esempio tangibile di ciò è ancora una volta lo studio, tassello fondamentale per i professionisti del settore.

Passo dopo passo, con pazienza e dedizione, si forma l'ufficiale della Brigata Marina San Marco, sempre pronto a mettersi in gioco e ad accettare nuove sfide per svolgere nel migliore dei modi le attività di interesse. Durante l'ultimo Corso di Specializzazione, tra le attività svolte fuori sede, ha destato particolare interesse la visita d'istruzione presso le spiagge che hanno dato luogo allo sbarco in Normandia (*Operazione Overlord*) nel giugno del 1944.



Il XII Corso di Specializzazione Anfibia sulle spiagge della Normandia per immergersi nel D-Day

Il nord della Francia, dove le estese coste sabbiose baciono il mare, è stato il teatro di una battaglia che ha modificato radicalmente le sorti del mondo: lo sbarco in Normandia. Il passo decisivo che ha costituito la svolta degli equilibri della Seconda guerra mondiale.

Noi ufficiali frequentatori del XII Corso di Specializzazione Anfibia, abbiamo potuto ricalcare le orme degli innumerevoli e mai dimenticati uomini che hanno sacrificato se stessi per un bene superiore: la libertà di cui godono le nostre generazioni.

In tre giorni di visita ai principali siti degli eventi bellici, abbiamo posato i nostri occhi sui luoghi nei quali si compì e consumò la storia.

Utah Beach, Omaha Beach, Gold Beach, Juno Beach, Sword Beach: lo sbarco del 6 giugno 1944 fu un incredibile dispiegamento lungo le spiagge della Normandia, la più grande operazione anfibia mai concepita.

In quella tarda primavera del '44, 156 mila militari e 20 mila veicoli sbarcarono sulle spiagge della Normandia. Il trasporto di truppe e veicoli venne assicurato tramite 1.213 navi da guerra, 736 navi appoggio, 864 navi da carico e 4.126 mezzi da sbarco.

I tedeschi furono efficaci e flessibili. La batteria di *Longues-Sur-Mer*, composta da quattro pezzi di artiglieria navale da 155 mm e situata tra *Gold*

Beach e *Omaha Beach*, suonò ripetutamente i suoi rintocchi di morte: prima bersaglio la flotta, poi rivolse le sue bocche su *Omaha Beach*, proiettando da ben 22 km di distanza oltre 100 proiettili. E questa casamatta è solo una delle molteplici postazioni che vennero abbattute. Visitando queste costruzioni si comprende come la vita quotidiana dei soldati in difesa fosse vincolata in spazi limitati, spesso in condizioni igieniche precarie e con mezzi e materiali logori.

La tenacia tedesca si respira sulle coste francesi, quell'attitudine calcolatrice e ingegneristica rimasta famigerata lungo la terribile *Linea Gustav*.

Dalle prime fasi preparatorie vennero neutralizzate la batteria costiera di *Merville*, e venne assunto il controllo del fondamentale ponte *Pegasus* sul fiume Orne, vicino alla città di *Ouistreham*: la via forzata passava di lì, e lì il sacrificio venne compiuto.

La grande alleanza che si adoperò negli eroici atti era costituita da uo-



mini di diverse nazionalità: americani, inglesi, canadesi, francesi, polacchi, belgi, cecoslovacchi, olandesi, norvegesi. Mille bandiere garrirono al vento e si bagnarono nelle onde, assistendo agli atti che oggi noi abbiamo l'opportunità di rivivere camminando sulle sponde un tempo cremisi del

sangue versato. Da Bayeux a Caen, gli Alleati irruperono come fiume in piena nelle dighe della difesa nemica, lasciando sul terreno innumerevoli caduti. Nel solo primo giorno dell'Operazione Overlord, che sarebbe durata per oltre tre mesi, persero la vita più di 10 mila uomini.

A sinistra: Il XII corso di specializzazione anfibia mostra la bandiera del San Marco davanti al monumento commemorativo di Sword Beach; in alto: Monumento dedicato ai Marines sbarcati a Utah Beach; in basso: l'ingresso del museo di Montormel, luogo in cui si svolse l'ultima battaglia dell'Operazione Overlord (19-21 agosto 1944)





Gli NH-90A della Marina nella **Stazione Elicotteri di Catania**

Con il rischieramento del primo elicottero NH-90A presso la Stazione Elicotteri Marina Militare di Catania, prende avvio il piano di implementazione del 3° Polo NH-90 in area siciliana

di Antonino Pulvirenti

La recente evoluzione del quadro politico-strategico nel Mediterraneo centrale, che ha comportato già dalla scorsa estate il rischieramento permanente di un elicottero SH-90A presso la c.d. Deployment Operating

Base (DOB) di Pantelleria, ha reso ancora più evidente l'esigenza di disporre di una capacità di supporto agli assetti NH-90 che operano sulle navi militari attive nell'area di riferimento.

Un impegno, questo, a 360 gradi e che vede impegnati le donne e gli uomini della Marina Militare: una presenza e sorveglianza costanti, messe in campo

a garanzia della libera e sicura navigazione marittima che si conferma essere di vitale importanza strategica per il Paese e per il commercio internazionale.

Da qui l'idea di far nascere il 3° Polo NH-90 presso la Stazione Elicotteri di Catania, che subentra ai due già esistenti presso le Basi di Luni (Sp) e Grottaglie (Ta).

La parola a Riccardo Leoni, capitano di vascello, Comandante della Stazione Elicotteri di Catania

Comandante, cosa comporterà la presenza di una sezione elicotteri NH-90 presso la base di Catania?

La costante presenza degli elicotteri NH-90 consentirà di iniziare il graduale travaso delle competenze tecnico-operative che risultano essere necessarie a gestire questo complesso aeromobile. Nei prossimi anni, la linea NH-90 affiancherà, sino a sostituire, la linea AB-212 e imbarcherà sulle nuove Unità Pattugliatori Polivalenti Leggeri (PPx) che saranno dislocate presso la base navale di Augusta.

Con questo nuovo arrivo, quale sarà il futuro della base di Catania?

Con l'acquisizione di questa nuova capacità, MARISTAELI Catania e i suoi due Gruppi Elicotteri dipendenti (il 2° e il 3° Gruppo rispettivamente con NH-90 e EH-101 in dotazione) diverrà nel breve futuro un Polo Operativo NH-90 e garantirà, grazie anche alla propria posizione geograficamente favorevole,

la piena rispondenza alle esigenze operative della Squadra Navale.

Le strutture esistenti hanno subito modifiche per accogliere gli NH-90?

Importanti lavori di ristrutturazione stanno interessando proprio in questi mesi gli hangar e più in generale la base di Catania nella sua totalità. Gli spazi interessati, resi oggi ancora più funzionali ed adeguati alle nuove esigenze, si stanno preparando ad accogliere i nuovi velivoli e gli equipaggi.



Il 2° Gruppo Elicotteri

Il 2° Gruppo Elicotteri di Catania è stato costituito il 15 aprile 1964. Al Gruppo sono stati assegnati compiti di addestramento degli equipaggi di volo e del personale tecnico-specialista, nonché di supporto tecnico-logistico per gli elicotteri imbarcati. A luglio dello stesso anno, fu consegnato il primo AB204AS, velivolo che già negli anni '80 verrà soppiantato dalla linea AB212ASW (tutt'ora in uso). Da allora, ai compiti addestrativi in funzione di *Operational Conversion Unit* (O.C.U.) per la linea AB-212, si è affiancata la partecipazione ad esercitazioni e attività operative (Vi.Pe./Costant Vigilance, Frontex, Enduring Freedom, Active Endeavour, Leone-Unifil-MTF, Atalanta, ISAF, OASIS, Loyal Midas, Amphex, Archimede, SNMG2 e SNMCMG2) svolte in supporto alla Squadra Navale. Numerosi sono stati, negli anni successivi, gli interventi a

favore della popolazione civile in attività di "Ricerca e Soccorso" di naufraghi, di dispersi sull'Etna, di supporto alla popolazione di Messina e di L'Aquila (a seguito rispettivamente dell'alluvione e del terremoto del 2009), in iseme all'intensa e quanto mai impegnativa attività svolta in collaborazione con la Protezione Civile per far fronte, nei mesi estivi, ai numerosi roghi che flagellano da sempre il territorio siciliano e calabrese.

Il Comandante del Gruppo si avvale di circa venti ufficiali e di un centinaio tra sottufficiali e graduati operatori di volo e specialisti manutentori.

Con l'acquisizione dei nuovi elicotteri NH-90, la linea elicotteri AB-212, giunta quasi alla fine della sua lunga ed avvincente vita operativa, si appresta ad essere sostituita.

Ritorno dove tutto è iniziato

di Giovanni Barnabas Villani

Sono le 16:10 del 17 gennaio 2023, l'avvicinamento di Reggio Calabria mi ha appena istruito a passare sulla frequenza di Catania Approach e, all'orizzonte, già si staglia l'Etna, la cui cima innevata è ricoperta da un sottile strato di nubi. Passo i controlli al secondo pilota e, guardando in basso, riconosco luoghi a me familiari e i ricordi cominciano a farsi largo. Sto tornando laddove tutto è iniziato: il luogo in cui, dopo le scuole di volo, i piloti di Marina effettuavano la transizione sugli aeromobili SH-3D e AB-212 prima di essere destinati a bordo delle navi della Marina. Lo stesso luogo dove vivono i miei affetti e in cui, da oggi, verrà messo il primo pilastro per la costituzione del 3° Polo NH-90. Si tratta di una sfida ambiziosa, che mi vedrà ricoprire un ruolo attivo nel processo di transizione del 2° Gruppo Elicotteri dal glorioso SH-212 al più moderno SH-90A. Insieme al piccolo ma coeso team della Sezelicot, affronteremo l'addestramento di piloti, operatori di volo e specialisti di bordo, forti dell'esperienza che abbiamo maturato per molti anni presso il 5° Gruppo Elicotteri.

Mi aiuterà, in questo laborioso processo di avvicinamento, l'esperienza decennale di pilota di AB-212, maturata a bordo delle navi militari nonché quella acquisita a Grottaglie dove,

presso il Reparto Eliassalto del 4° Gruppo Elicotteri, ho svolto numerose missioni in supporto alla Brigata Marina San Marco e alle forze Speciali del COMSUBIN.

"Italian Navy 1607 riportare finale pista 26". Finalmente ci siamo, il secondo pilota chiama la *Landing Checklist*, il Responsabile di Cabina verifica le predisposizioni per l'atterraggio mettendo in *stand-by* i sensori e vedo gli hangar di Maristaeli Catania farsi sempre più vicini. Si sta per aprire una nuova fase professionale nel mio percorso di aviatore di Marina che mi sento pronto ad affrontare con rinnovato spirito di entusiasmo, confortato dalla vicinanza della mia famiglia che, come tutte le famiglie di noi militari, è capace di donarmi la serenità e la forza di affrontare le molteplici sfide connesse alla mia professione".





8000 chilometri di COSTE LUMINOSE

di Giuseppina Maria Greco

Il bagliore di un faro lacera spesso le tenebre dei naviganti. Gli uomini di mare sono legati a quei fasci di luce che li aiutano ad orientarsi, a superare a volte momenti difficili, preannunciando la terraferma.

Le "lanterne" d'Italia sono gestite dalla Direzione Fari e Segnalamenti del Comando Logistico, con sede a Napoli, nella Base Navale di Via Acton. L'organo direttivo centrale ha responsabilità di studio, pianificazione, direzione e controllo nell'ambito delle funzioni di natura tecnica e logistica.

È l'Autorità nazionale che si esprime sulla adeguatezza della segnaletica marittima alle esigenze della navigazione e rappresenta la Forza Armata nell'ambito delle Organizzazioni Internazionali che

trattano la specifica materia. Dalla Direzione Fari dipende l'Ufficio Tecnico dei Fari, con sede a La Spezia, che effettua studi, ricerche e sperimentazioni dei materiali e delle tecnologie da impiegare nel campo della segnaletica marittima.

Dotato di un'officina mista e di laboratori detiene la capacità di intervento manutentivo sino al terzo livello. Vi sono poi i Comandi Zona Fari, nelle città di La Spezia, Venezia, Taranto, Napoli, La Maddalena e Messina, organi posti alle dirette dipendenze dei rispettivi Comandi Marittimi (Nord, Sud, Ovest, Centro e Sicilia) che li impiegano per assicurare l'efficienza operativa del servizio di segnalamento nell'ambito della propria competenza territoriale.

I Comandi Zona Fari sono dotati di officina mista e di magazzino materiali per l'esecuzione dei lavori di riparazione e di manutenzione fino al secondo livello. Dai Comandi Zona Fari dipendono le Reggenze dei Segnalamenti Marittimi che sono gli organi operativi periferici del Servizio Fari, costituiti secondo necessità, in modo da ricoprire complessivamente la totalità delle coste nazionali.

Ad oggi sono 147 i fari attivi sulle coste italiane, ai quali si aggiungono 727 tra fanali, mede e boe.

Lungo gli ottomila chilometri di questo confine luminoso della penisola e delle isole, interviene il personale militare e civile del Servizio Fari Nazionale, diretto dal capitano di vascello Angelo Patruno.

La ricerca di sorgenti luminose a basso consumo ed elevato rendimento ha spinto il Servizio Fari della Marina Militare ad un più diffuso utilizzo della tecnologia a LED. L'Ufficio Tecnico dei Fari di La Spezia della Marina Militare in collaborazione con l'Istituto nazionale di ottica del CNR di Firenze, ha realizzato il modello di pre-serie. Il faro del molo San Vincenzo di Napoli, in relazione allo storico legame che unisce la città partenopea al Servizio fari, è stato scelto quale primo faro italiano per la sperimentazione di tale tecnologia.

Incontriamo Angelo Patruno, capitano di vascello, comandante della Direzione Fari e Segnalamenti

Comandante Patruno, qual è il ruolo della Direzione Fari in ambito internazionale ed in particolare all'interno dello IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities)?



La Direzione Fari e Segnalamenti (DFS) ha, per sua natura, una spiccata vocazione internazionale in quanto tutte le attività di cui è a capo sono rivolte senza alcuna distinzione all'intera comunità marittima. L'Italia è un membro attivo di IALA l'associazione tecnica no-profit con sede a Parigi che dal 1957

si occupa di normare e armonizzare la segnaletica marittima a livello mondiale. Essa è composta dai membri nazionali che rappresentano le autorità governative degli Stati membri responsabili degli ausili alla navigazione dei singoli paesi, dai costruttori dei segnalamenti, e da consulenti esterni. Pertanto, la DFS si inquadra perfettamente in questo ambito, contribuendo in maniera fattiva allo sviluppo della dottrina e dei regolamenti orientati al miglioramento della sicurezza della navigazione. E' opportuno evidenziare, inoltre che è in corso una transizione che porterà ben presto IALA a passare da associazione ad Organizzazione Governativa Internazionale aumentandone così il prestigio e l'autorevolezza.

A Napoli è stata da poco inaugurata la Sala Situazione Segnalamenti. Cosa viene monitorato tramite i sistemi di tele-monitoraggio e quali sono le azioni susseguenti?

A partire dal 2012 è stato avviato un programma di ammodernamento e rinnovamento del Servizio dei Fari Nazionale, attualmente in fase di completamento, con l'obiettivo di garantire la massima affidabilità, qualità ed efficienza del servizio fornito, impiegando apparecchiature ed impianti all'avanguardia nel settore, tecnologicamente evoluti e completamente automatizzati. La nuova Sala Situazione Segnalamenti, che rientra in questa politica di ammodernamento, permette anche dalla sede partenopea, oltre che da quella dell'Ufficio tecnico dei fari di La Spezia, di avere una situazione sempre aggiornata sullo stato di efficienza dei segnalamenti. Tuttavia, è bene ricordare che la componente umana è e rimane tuttora indispensabile per il corretto funzionamento del Servizio. Infatti, la tecnologia può sicuramente venire in aiuto per tutti gli aspetti

di gestione ordinaria delle apparecchiature o del loro monitoraggio e segnalazione di malfunzionamenti. La manutenzione dei segnalamenti invece, oltre che la riparazione delle avarie o il controllo per la sicurezza dei siti, necessita della presenza di personale qualificato che possa garantire gli standard di efficienza che sono richiesti al Servizio Fari Nazionale sia da norme di legge nazionali, sia dall'adesione dell'Italia alle Associazioni internazionali che regolano il comparto come IALA. Quello dei segnalamenti infatti è opportuno ricordare è un servizio indispensabile che contribuisce a garantire la sicurezza della navigazione a tutta la comunità marittima.

In cosa consistono e qual è lo scopo delle ispezioni tecnico logistiche portate avanti dalla Direzione Fari e Segnalamenti?

Per Legge (TUOM, ex art.200) è assegnato alla Direzione Fari e Segnalamenti del Comando Logistico il compito di effettuare le ispezioni tecnico/logistiche alle articolazioni funzionalmente dipendenti del Servizio Fari. Esso è fondamentale soprattutto in una architettura organizzativa come quella del Servizio Fari in cui le unità operative, le cosiddette Reggenze, sono distribuite su tutto il territorio nazionale. Nello specifico l'attività ha lo scopo di incontrare il personale farista, verificare la correttezza della documentazione e degli atti amministrativi di ciascuna articolazione, la verifica sul campo delle condizioni delle infrastrutture e l'effettivo stato manutentivo e di efficienza dei segnalamenti. L'occasione è inoltre un momento fondamentale per incontrare i funzionari ed il personale parte di Enti ed Istituzioni locali che collaborano di sovente con il Servizio Fari, tra i quali gli Uffici Opere Marittime, i Provveditorati Interregionali delle Opere Pubbliche, le Autorità Marittime locali.

Comandante, Lei ha navigato tanti anni ed è stato anche al comando della prestigiosa nave scuola Amerigo Vespucci. Cosa rappresenta il faro per chi naviga? Vi è un faro in particolare a cui è legato da un ricordo?

Il faro rappresenta nell'immaginario collettivo un luogo romantico e pieno di fascino. Per un navigante, oltre a questo aspetto emotivo, il faro rappresenta un riferimento ottico sicuro che indica l'esatta ubicazione di un porto o di un punto cospicuo della linea di costa. Esso, anche in un mondo governato ormai dagli ausili tecnologici, rimane un caposaldo fondamentale sia per coloro che prestano servizio in una plancia di un'imponente petroliera, sia per coloro che navigano su unità militari o su piccole imbarcazioni da diporto. Inoltre l'avvistamento di un faro, sovente, indica il momento del rientro a casa dopo un lungo periodo di navigazione. E proprio a quest'ultimo aspetto è legato il mio ricordo personale. Era infatti un giorno di metà ottobre del 2017 quando con l'Amerigo Vespucci, in rientro da una campagna addestrativa che ci aveva visto impegnati per oltre cinque mesi, la maggior parte dei quali sull'altra sponda dell'Oceano Atlantico in Canada e negli USA, l'ufficiale di guardia in plancia mi avisò che eravamo finalmente in vista del Faro della Spezia, ubicato sulla suggestiva isola del Tino. Fu per me un momento di grande emozione, un misto di gioia per il rientro a casa e nello stesso tempo di tristezza perché avrebbe inevitabilmente segnato il termine di quella splendida avventura che è stato il Comando della "nave più bella del mondo".

A largo di Portoferraio, su un piccolo isolotto, si trova il Faro dello Scoglietto; realizzato nel 1910, fu distrutto durante la Seconda guerra mondiale. Il faro ha una torre a sezione circolare adiacente a un fabbricato a pianta quadrangolare che fino a pochi anni fa ospitava i guardiani del faro.





INSIEME per un MARE VIVO

Il mare non è solo un confine da difendere, ma anche una risorsa economica da sviluppare e tutelare. Soprattutto però, il mare, è la fonte di vita primaria per il Pianeta. Questo aspetto, forse il più importante, è quello dal quale troppo spesso siamo distratti. La Marina per compito istituzionale, ma ancor di più per convinzione dei suoi componenti, da sempre lo difende da ogni minaccia.

di Emanuele Scigliuzzo

Astabilire che la Marina Militare deve, per dovere istituzionale, occuparsi dell'inquinamento marino, è il codice dell'ordinamento militare che prevede "[...] la sorveglianza e la prevenzione delle acque marine da idrocarburi e da altre sostanze nocive, grazie alle apparecchiature antinquinamento imbarcate su alcune unità navali [...]".

Per salvaguardare l'ambiente marino però, gli uomini della Forza Armata non hanno bisogno di normative che ne stabiliscano principi e doveri ma è di certo una questione intrinseca a chi ha scelto di dedicare la propria vita al mare per professione, ma soprattutto per passione.

Tutte le navi della Marina hanno tra i loro compiti anche il monitoraggio dei cetacei, eventuali addensamenti di microplastiche, sensibilizzazione verso la marittimità di un Paese che ha nel mare anche importanti sbocchi economici oltre che una risorsa naturale imprescindibile per la sopravvivenza. L'Italia, non serve ricordarlo, ha un perimetro costiero di rilievo che per posizione geografica domina il Mediterraneo, centro nevralgico di scambi commerciali mondiali, ma anche custode di importanti risorse naturali. Oggi, con i cambiamenti climatici in atto, con i Paesi dell'Europa che si sono dati degli impegni da rispet-



tare per invertire questo trend negativo di aumento delle temperature del pianeta, incluse quelle delle acque del mare, l'attenzione verso l'ambiente è massimo da parte dei cittadini e delle istituzioni. Quell'impegno necessario di salvaguardia ambientale, che oggi appare scontato, per la Marina Militare è una stella polare che c'è sempre stata.

Questa intuizione l'hanno avuta da sempre, Rosalba Giugni e Carmen Parisio Di Penta, fondatrici nel 1985 dell'associazione ambientalista Marevivo, che da quasi quarant'anni combatte ogni forma di inquinamento marino. E quando due realtà votate alla difesa di un ecosistema così delicato si incontrano - per la prima volta nel 1987 in occasione dell'istituzione della prima Riserva Naturale Marina, quella di Ustica - allora non possono non fare un pezzo di strada insieme per preservarne il futuro.

Abbiamo incontrato Giulia Visconti, consulente scientifico di Marevivo, da pochi giorni direttrice dell'area marina protetta di Capo Milazzo.

Giulia, quante sono le riserve di questo tipo e quanto sono importanti visto la crisi climatica che in modo particolare sta caratterizzando il Mediterraneo?

Le aree marine protette in Italia ad oggi sono 29 più 2 Parchi Sommersi ma potrebbero essere molte di più considerando che, con la Legge quadro 394/91, ci sono ancora delle aree di reperimento da istituire in Aree Marine Protette (AMP). In più, grazie all'attuazione delle Direttive EU e dell'ampliamento e rafforzamento della Rete Natura 2000, sono già previste altre

50 potenziali aree marine protette, per le quali si sta pianificando la fattibilità di istituzione. Nonostante questo, ancora non si arriva ad una protezione ottimale del "territorio" marino e rimane sempre molto ridotta la percentuale di area a protezione integrale (al momento meno dello 0,1%) dove realmente si protegge la biodiversità e dove è possibile osservare e studiare quelle che sono le dinamiche naturali di questo delicato ecosistema. La particolarità dell'ecosistema marino sta nel non avere alcuna barriera e nel possedere, rispetto all'ambiente terrestre, una dimensione in più, l'acqua. Questo rende complicata la sua reale percezione e del perché sia importante la totale protezione di questo ambiente e non solo di una parte di esso. Ed è proprio questa complessità e forte interconnessione delle componenti marine, che oggi di fronte ai cambiamenti climatici, risulta sempre più importante conoscerne le dinamiche, la biodiversità, e le sue capacità di risposta e resilienza. Le AMP in questo senso giocano un ruolo fondamentale, vere e proprie sentinelle di ciò che sta accadendo, di come l'ecosistema marino stia reagendo ai nuovi fenomeni meteorologici: innalzamento delle temperature, del livello del mare e acidificazione delle acque. Gli organismi, animali e vegetali, stanno reagendo a tutto questo modificando, adattando, i loro comportamenti, il loro ciclo vitale portando ad un cambiamento nella distribuzione delle popolazioni e quindi del paesaggio marino per come fino ad oggi lo abbiamo conosciuto. Quindi nelle AMP è possibile osservare questi cambiamenti in tempo reale e in condizioni pressoché naturali, e con la collaborazione dei ricercatori è possibile capire attraverso dei modelli spe-

rimentali come probabilmente cambierà l'ecosistema e come in qualche modo potremo gestire in modo adeguato le risorse marine. Parliamo di nuove specie nelle nostre acque, penso al Granchio blu, che da invasore sta diventando risorsa, così come altre risorse ittiche; penso ai fenomeni estesi di mortalità di alcuni organismi del coralligeno come le Gorgonie, che potrebbero portare ad una perdita di biodiversità importante; o all'erosione costiera dovuta non solo all'urbanizzazione delle coste ma anche alla regressione delle praterie di Posidonia. Gran parte di questi fenomeni sono stati studiati e si stanno studiando nelle AMP che diventano quindi non solo sentinelle ma fonti di buone prassi e possibili soluzioni per la protezione di tutte le coste e del mare del nostro paese.

Dopo il primo incontro con la Marina, il rapporto con Marevivo decolla portando a oltre trent'anni di proficua collaborazione, con la realizzazione di diversi progetti, alcuni dei quali in parte anche svolti a bordo delle navi scuole Amerigo Vespucci e Palinuro. Tra questi anche Delfini Guardiani rivolto alla sensibilizzazione dei più giovani.

Abbiamo incontrato Carmen Parisio Di Penta, tra le fondatrici dell'Associazione ambientalista Marevivo e le abbiamo rivolto alcune domande:

Carmen, possiamo dire che i Delfini Guardiani è forse la battaglia che vincete ogni volta che si chiude un ciclo?

Marevivo da quarant'anni si batte per la tutela del mare e dei suoi abitanti. Tra i nostri obiettivi la conservazione della biodiversità, lo sviluppo sostenibile, la valorizzazione delle aree marine protette, l'educazione ambientale, la lotta alla pesca illegale e all'inquinamento da plastica e la promozione di azioni di lobby parlamentare. Con Delfini Guardiani offriamo agli studenti l'opportunità di acquisire, fin da piccoli, conoscenze e competenze per contribuire a proteggere al meglio l'ambiente marino. Grazie alla collaborazione preziosissima con le istituzioni scolastiche possiamo impegnarci e lavorare per promuovere una maggiore consapevolezza e responsabilità nell'ottica di creare una Generazione Blu che dovrebbe essere in grado di vivere sul pianeta in modo più sostenibile, giusto ed equo.

La temperatura del Mare Nostrum sta crescendo in proporzione di più rispetto agli Oceani. Una crescita preoccupante che mette a



rischio la sopravvivenza di diverse specie di pesci e di piante marine. Cosa va fatto nell'immediato?

Il Mediterraneo è alle prese con una lunga ondata di calore che porta le temperature delle acque superficiali ben oltre la norma. Marevivo è tra i partner di UNEP/MAP

Piano di Azione per il Mediterraneo del Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente con l'obiettivo di collaborare e supportare lo sviluppo di misure a difesa dell'ecosistema marino e l'attuazione della Convenzione di Barcellona (Convenzione per la protezione del Mar Mediterraneo

dai rischi dell'inquinamento) e dei suoi protocolli. Faremo il possibile per fornire competenze e supporto tecnico al fine di raggiungere gli obiettivi della Convenzione di Barcellona e di promuovere politiche, strategie e programmi per la protezione del Mediterraneo.



Marina Militare e Confindustria: firmato l'ACCORDO D'INTESA

di Veronica d'Andrea

L'intesa si pone un importante obiettivo sociale ed economico: quello dell'orientamento e del ricollocamento di militari congedati, attraverso l'implementazione di sportelli informativi di Forza Armata presso i Comandi Marittimi e una piattaforma dedicata denominata "Sistema Informativo Lavoro Difesa" (SILDifesa), realizzata per favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro.

Innovazione, ricerca e occupazione. Queste le tematiche al centro dell'accordo stipulato tra Marina Militare e Confindustria che si è tenuto a bordo di nave Caio Duilio il 25 gennaio. L'intesa è stata suggellata, non a caso, durante la navigazione, nel Mar Tirreno, del cacciatorpediniere lanciamissili, una nave militare che adotta tecnologie di ultima generazione e idonea a svolgere compiti di comando e controllo in mare. "Questa intesa rappresenta un passo importante per rafforzare la nostra identità di Paese marittimo: c'è bisogno di investire in maniera sinergica e concreta per sviluppare una visione congiunta che, attraverso la valorizzazione di idee e progetti condivisi, consentirà all'industria di contribuire allo sviluppo capacitivo dello strumento marittimo del Paese" con queste parole il Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Enrico Credendino, ha espresso la sua più grande soddisfazione per il protocollo firmato con il presidente di Confindustria, dottor Carlo Bonomi.

La collaborazione tra le parti afferma una cultura d'impresa attraverso progetti di ricerca, sviluppo e innovazione soprattutto nell'ambito del Piano Nazionale di Ricerca Militare (PNRM) con particolare attenzione alla Cyber Defence, alla cantieristica, all'innovazione tecnologica, alle *Emerging & Disrupting Technologies*, con specifico riferimento a quelle subacquee. L'intesa si pone anche un importante obiettivo sociale ed economico: quello dell'orientamento e del ricollocamento di militari congedati, attraverso l'implementazione di sportelli informativi di Forza Armata presso i Comandi Marittimi e una piattaforma dedicata

denominata "Sistema Informativo Lavoro Difesa" (SILDifesa), realizzata per favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro. La visione sinergica e congiunta dell'accordo si svilupperà in linea di massima negli ambiti di investigazione tecnologica che consentirà all'industria di contribuire efficacemente allo sviluppo capacitivo dello strumento marittimo del Paese. Il presidente di Confindustria Bonomi ha sottolineato che "Questo accordo con la Marina Militare italiana, orgoglio delle nostre Forze Armate, va nella

direzione auspicata da Confindustria,



industria, che vede nel "fare sistema" il valore aggiunto per sostenere e implementare la crescita del Paese. A maggior ragione in un settore dalle enormi potenzialità come quell'economia del mare, in cui le nostre imprese sono leader a livello mondiale. Siamo convinti che la collaborazione con la Marina Militare rappresenti un'importante occasione per mettere a fattor comune le rispettive competenze e sviluppare sinergie in particolar modo sulla formazione, sull'innovazione e sulla sicurezza"

Mar Tirreno, 25 gennaio.
A bordo del Caio Duilio, il Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Enrico Credendino e Carlo Bonomi, Presidente della Confederazione Generale dell'Industria Italiana (Confindustria).

Una NUOVA ROTTA per governare il nostro mare

di Alessandro Busonero

Al Circolo ufficiali Caio Duilio di Roma l'incontro con l'Istituto Italiano di Navigazione sulla tutela degli interessi nazionali negli spazi marittimi dichiarati e la protezione dei trasporti commerciali via mare.

“Ogni giorno in Mediterraneo transitano circa 10.000 imbarcazioni, alcune delle quali con intenti non sempre leciti, che trasportano ogni genere di materiale. La Marina si occupa del monitoraggio di queste navi, non solo nel bacino geografico del Mediterraneo, ma anche nel cosiddetto “Mediterraneo Allargato” ovvero in quell’area di collegamento tra l’Indo-Pacifico e la parte atlantica caratterizzata da “choke point” strategici che costituiscono snodi fondamentali per il commercio marittimo”. Così l’ammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto, Sottocapo di Stato Maggiore della Marina ha aperto il convegno sottolineando come ogni giorno: “Al fine di garantire la difesa e sicurezza marittima, la Marina impiega in attività operativa nell’area del Mediterraneo Allargato mediamente 18 navi oltre a velivoli e battelli, con oltre 2000 marinai”. Ha poi aggiunto: “il 2022 non ha registrato episodi di pirateria nell’area del Golfo di Aden grazie anche alla continua presenza di navi mili-

tari, non solo italiane [...]. Ne consegue che la costanza del dispositivo riduce notevolmente questo fenomeno che ha causato e causa danni economici al cluster marittimo”. In conclusione: “Il mare è una risorsa imprescindibile di cui avvalersi in sicurezza a favore di tutti gli attori coinvolti ma per farlo è importante che ci sia consonanza d’intenti. Ecco perché incontri come questo sono fondamentali per continuare un dialogo costruttivo e realizzare un approccio sistemico sempre più efficace e inclusivo. Consolidare il network, diffondere i temi della marittimità e discutere intorno allo stesso tavolo le sfide che accomunano il cluster marittimo è indispensabile per assicurare che il mare mantenga il ruolo di risorsa fondamentale per il Paese.” “Una nuova rotta per governare il nostro mare” è il titolo dell’incontro promosso dall’Istituto Italiano di Navigazione al Circolo Ufficiali di Marina di Roma il 25 gennaio. L’evento è stato introdotto dal presidente

Luca Sisto e dal segretario generale Francesco Chiappetta, che inaugurando la nuova presidenza dell’Istituto Italiano di Navigazione hanno sottolineato come tra gli obiettivi, vi è quello di contribuire al percorso di riconoscimento della dimensione marittima dell’Italia quale asset strategico insostituibile per lo sviluppo del Paese senza, tuttavia, tralasciare gli altri settori strategici della navigazione in ambito terrestre, aereo, spaziale ed a cui oggi si aggiunge quello cibernetico. “Con il nostro istituto - ha affermato Sisto - promuoviamo un approccio cooperativo e coordinato, interforze ed interagenzie, tra i soggetti dello Stato che nella pratica svolgono la propria attività per la tutela degli interessi marittimi nazionali e la protezione dei trasporti commerciali via mare e delle vie di comunicazione marittime. Abbiamo voluto aprire il programma degli appuntamenti del 2023 con un momento di approfondi-

mento che ha l’obiettivo di mettere in evidenza il lavoro quotidiano delle istituzioni militari a tutela delle imprese e dei cittadini italiani e la necessaria funzione di coordinamento e governance che le istituzioni pubbliche devono assumere, anche alla luce della nuova istituzione del ministero per la Protezione Civile e le politiche del mare e del neo costituito comitato interministeriale di coordinamento delle politiche del mare”. Tra i relatori sono intervenuti: il Consigliere di Ambasciata Daniele Bosio, Coordinatore per le questioni marittime del Ministero degli Affari Esteri e della cooperazione Internazionale; l’amm. (ris.) Antonino Parisi, già Comandante delle Forze di Pattugliamento della Marina impegnate nello Stretto di Sicilia e già Capo Ufficio Comunicazioni dello SMM; il contrammiraglio (aus.) CP Sandro Gallinelli, già in servizio al Comando Generale

del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera; la Dott.ssa Marialaura Dell’Abate, Vice Presidente Gruppo Giovani Armatori di Confitarma - Amoretti Armatori Group; il C.amm. Massimiliano

“Al fine di garantire la difesa e la sicurezza marittima, la Marina impiega in attività operativa nell’area del Mediterraneo Allargato mediamente 18 navi oltre a velivoli e battelli, con oltre 2000 marinai.”

ammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto, Sottocapo di Stato Maggiore della Marina

Lauretti, Capo del 3° Reparto Piani, Operazioni e Strategia Marittima dello Stato Maggiore Marina; il C.amm. (CP) Giuseppe Aulicino, Capo del 3° Reparto Piani e Operazioni del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera e il Gen. Brig. Joselito Minuto, Comandante del Comando Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza.





Alla SCOPERTA della Biblioteca *di Palazzo Marina*

di Alessandro Busonero



I libri sono compassi e cannocchiali e sestanti e mappe che altri uomini hanno preparato per aiutarci a navigare nei pericolosi mari della vita umana” il pensiero dello scrittore americano Jesse Lee Bennett (1885-1931) spiega bene il connubio esistente tra i libri e la navigazione classica a cui noi marinai siamo più avvezzi.

Se la navigazione per lo “vasto mare” restituisce emozioni e sensazioni uniche a chi almeno una volta nella vita è salito su un'imbarcazione, il navigare attraverso la lettura dei libri in una biblioteca ha permesso sin dalla prima diffusione dei testi scritti dall'uomo un qualcosa di straordinario: poter essere laddove non si è.

La parola biblioteca “βιβλιο- θήκη” è il frutto dell'unione di due parole greche: βιβλιο, “libro” e θήκη “un luogo di deposito”.

Nel corso dei secoli questi spazi di raccolta sono divenuti sempre più grandi divenendo le biblioteche moderne che anche noi conosciamo.

La lettura delle pagine di un libro è la più straordinaria delle navigazioni che l'essere umano possa compiere.

Questa permette di navigare con l'immaginazione tra i mari più lontani al limite e oltre della nostra fantasia.

La biblioteca di Palazzo Marina rappresenta un vero e proprio oceano della lettura a prevalenza militare e marittima che è di facile comprensione solo per chi ha avuto già la possibilità di visitarla e scoprirla.

Con l'incontro della nuova direttrice vogliamo però conoscerla meglio e soprattutto offrire ai tanti lettori del Notiziario della Marina l'opportunità di navigare virtualmente tra gli oltre 50.000 volumi contenuti in una struttura di rara bellezza.

Ci siamo allora! “Molliamo gli ormeggi” della fantasia e andiamo alla scoperta della biblioteca di Palazzo Marina.

“

*I libri sono compassi e cannocchiali,
sestanti e mappe che altri uomini
hanno preparato per aiutarci
a navigare nei pericolosi mari
della vita umana*

”

Jesse Lee Bennett





Incontriamo la direttrice Valeria Tripodi

Direttrice, dallo scorso 22 luglio la Biblioteca centrale della Marina Militare è “nelle sue mani”. Uno scrigno di conoscenza unico e prezioso non solo per la Marina, ma per il Paese. Quale è stata la prima impressione?

La prima impressione è stata di meraviglia. Quasi non riuscivo a credere che sarei diventata la “custode” di una biblioteca di sommo pregio storico e artistico, che richiama la mia formazione, e con un fondo librario unico.

In un mondo, quello contemporaneo, immerso in una comunicazione veloce e a volte distratta, quale è il punto di forza di una biblioteca che raccoglie secoli di storia del mare e della Marina dal 1928?

Il compito primario di una biblioteca non è solo quello di raccogliere e conservare un insieme di libri ma anche di assicurarne la consultazione rendendo fruibile il suo patrimonio. Il suo punto di forza è sicuramente la struttura stessa, collocata nel cuore di “Palazzo Marina” sede dello Stato Maggiore della Marina Militare. La biblioteca fu realizzata per rendere omaggio alla Forza Armata e al suo elemento naturale per eccellenza: il mare e soprattutto l'essere fruibile ai visitatori siano essi militari, in un'ottica di riconoscimento identitario con i volumi appartenenti alle Marine preunitarie, siano essi appassionati o studiosi esterni.

I libri sono l'anima della biblioteca, ma nel nostro caso anche la struttura stessa della biblioteca è unica. Ci sveli qualche curiosità da “addetta ai lavori”?

L'unicità della biblioteca è data dall'attenzione ai dettagli realizzata dall'artista veneziano Umberto Bellotto.

Dalle maniglie delle porte a forma di cavalluccio marino, ai caratteristici saliscendi in ferro battuto e ottone, ai copriradiatori sempre in ferro battuto con un fregio in ottone di conchiglie alternate a profili di vascelli e ai meravigliosi lampadari in vetro di Murano. Straordinari!

Tra i 50.000 volumi ad indirizzo in prevalenza navale, marittimo e militare, ce ne cita alcuni tra i più antichi e quelli più importanti?

L'Arte del Navegar di Pietro De Medina pubblicato nel 1554, il primo manuale pratico di navigazione contenente mappe e istruzioni sull'uso dell'astrolabio, la Geografia di Claudio Tolomeo che spiega i principi della cartografia e il Dell'Arcano del Mare di Robert Dudley pubblicato a Firenze nel 1646, il primo atlante marittimo pubblicato in Italia.

Tra le bellezze e rarità ci sono le rappresentazioni delle carte geografiche, nautiche e gli atlanti, ce ne cita qualcuna?

I famosi undici volumi della Geographiae Blaviana di Joan Blaeu del 1662 uno dei più grandi nonché preziosi atlanti olandesi al mondo, L'Atlas nouveau contenant toutes les parties du monde di Jaillot e Sanson del 1708 con splendide carte geografiche decorate a mano e il predetto Dell'Arcano del mare con pregevoli carte nautiche e strumenti di navigazione.



I libri più antichi contengono all'interno delle rappresentazioni dipinte di straordinario pregio, quali l'hanno colpita di più?

Difficile scegliere, ce ne sono veramente tante. Passando dal segno grafico più marcato delle xilografie dei testi più antichi del XVI secolo alle sfumature cromatiche delle incisioni colorate a mano dei testi del XVIII secolo. Un posto di rilievo per me hanno sicuramente le incisioni degli otto volumi de Le antichità di Ercolano esposte curate dall'Accademia Ercolanese di Archeologia a partire dal 1757.

Sopra la porta d'ingresso il motto: "ad acquistare virtù e conoscenza". Ci dice in breve tre motivi perché un giovane, un appassionato oppure uno studioso dovrebbe conoscere la biblioteca della Marina?

Perché non è solo una biblioteca di settore in prevalenza militare e marittimo ma possiede testi di matematica, fisica, astronomia, geografia e storia. Un appassionato di storia della Marina Militare può scegliere di consultare i F.O.M. (Fogli d'Ordine Ministeriale n.d.r.), a partire dall'anno 1875, riviste marittime e periodici conservati in emeroteca. E, non per ultimo, dal momento che la biblioteca non è solo un mero contenitore di informazioni nel nostro caso anche il “contenitore” merita di essere conosciuto con la sua struttura e gli arredi.

La scelta immagino sia ardua, ma quale lettura consiglierebbe di non perdere?

Tutte quelle che alimentano la nostra anima. Non esiste una scelta univoca nel consigliare una lettura, è il sentimento che ti spinge a scegliere un libro piuttosto che un altro. Bisognerebbe solo lasciarsi guidare dal momento e da quel titolo che risveglia la nostra curiosità, che sia un'opera di Galileo Galilei o un romanzo di Jules Verne o di Robert Louis Stevenson.

Come si può accedere alla biblioteca?

Il personale militare e civile in servizio presso Palazzo Marina può accedere in biblioteca il lunedì dalle 9.00 alle 13.00 e dalle 14.00 alle 16.00 e dal martedì al venerdì dalle 9.00 alle ore 13.00.

Per il personale esterno all'Amministrazione Difesa, invece, l'ingresso è subordinato alla prenotazione telefonica (06-36806284 o 06-36804113) oppure scrivendo una e-mail (biblioteca.centrale@marina.difesa.it).

Concludo con una richiesta. Sarebbe disponibile a farci conoscere le meraviglie della biblioteca di Palazzo Marina attraverso le pagine del Notiziario della Marina anche per il futuro?

Sì certo e con sincero piacere. Sarà un viaggio affascinante da intraprendere insieme a lettori del Notiziario della Marina. Condividere e divulgare ciò che la biblioteca della Marina conserva è un obiettivo importante per la nostra cultura e nello specifico per arricchire la cultura marittima di ognuno di noi.





ARcTic memories

Al Museo delle Culture del Mondo di Genova gli scatti iconici dei fotografi Marco Carlevaro e Marco Villa, inviati al seguito delle spedizioni “High North” della Marina Militare

di Daniele Caroleo

“Una bella fotografia racconta una storia, rivela un luogo, un evento, uno stato d'animo, è più potente di pagine e pagine scritte”. Ad affermarlo è Isabel Allende, scrittrice cilena, una delle figure più influenti della letteratura moderna. Tale citazione è stata anche ripresa

dal capitano di fregata Francesco Tocci, in occasione del discorso introduttivo per l'inaugurazione della mostra fotografica sulle campagne artiche dell'Istituto Idrografico della Marina, intitolata “ARcTic memories” e allestita al Castello D'Albertis Museo delle Culture del Mondo, a Genova.

La macchina fotografica, in effetti, è capace di cogliere emozioni, contrasti e sensazioni che spesso sfuggono a occhio nudo. Con il trascorrere del tempo la fotografia si è evoluta, grazie alle moderne tecnologie, ma la capacità del fotografo di saper catturare l'immagine giusta al momento giusto, resta assolutamente fondamentale, soprattutto in situazioni critiche, con difficoltà evidenti di stabilità o con condizioni meteorologiche avverse. Ed è proprio quello che è accaduto agli autori di questa particolare mostra fotografica, Marco Carlevaro e Marco Villa, entrambi inviati al seguito delle spedizioni del programma pluriennale di ricerca nell'Oceano Artico della Marina Militare denominato “High North”, iniziato nel 2017 e portato avanti grazie al personale di bordo della polivalente Nave Alliance, che ha solcato i mari del nord per svolgere ricerche in prevalenza nei settori della geofisica, della geologia marina, dell'oceanografia e dell'osservazione am-

bientale. Una serie di risultati importanti, come evidenziato dal direttore dell'Istituto Idrografico, contrammiraglio Massimiliano Nannini, quando ha raccontato della sua partecipazione ad alcune di queste missioni (nel 2018), o dal capitano di fregata Maurizio Demarte, coordinatore tecnico-operativo logistico del programma (che, nel suo intervento, ha ricordato anche l'apporto della professoressa Roberta Ivaldi (coordinatrice scientifica delle varie spedizioni). Nel corso di questi viaggi sono state raggiunte latitudini estreme, in prossimità dei ghiacci, limite quasi invalicabile per gli esseri umani. Tutto questo è stato documentato e fotografato, oltre ad essere stato raccontato dalla penna del giornalista del Secolo XIX, Alessandro Cassinis, che, nel 2017, ha avuto modo di imbarcarsi insieme all'equipaggio destinato a raggiungere l'Artico, descrivendo quanto avveniva in alcuni articoli pubblicati dallo storico quotidiano ligure.

Tra gli oltre 35.000 scatti effettuati, ne sono stati scelti alcuni: i più rappresentativi, i più iconici, dando vita a una mostra unica nel suo genere e allestita in un contesto museale assolutamente pertinente. Per altro, la stretta connessione tra l'Istituto Idrografico ed il Castello D'Albertis ha radici profonde e radicate nella storia di Genova, visto che, come ricordato dalla direttrice del Museo, dottoressa Maria Camilla De Palma, il comandante Giovan Battista Magnaghi, primo direttore dell'allora Regio Ufficio Idrografico della Marina, e il poliedrico capitano Enrico d'Albertis si conoscevano e si frequentavano assiduamente, con quest'ultimo che aveva fatto edificare la sua residenza su di un antico bastione delle mura della città, strutturandola come una sorta di nave in procinto di salpare. Una cornice ideale per una mostra fotografica che ha ottenuto, a giusta ragione, un grande successo e tanti apprezzamenti.



Come Dei nella tempesta

92 anni fa lo scafo d'acciaio dell'Amerigo Vespucci toccava per la prima volta il mare

di Alessandro Busonero

Regio Cantiere Navale di Castellamare di Stabia, 22 febbraio 1931; 92 anni fa lo scafo d'acciaio dell'Amerigo Vespucci toccava per la prima volta il mare.

In questo libro a fumetti edito dalla Marina Militare e nato dalla creatività dello sceneggiatore Luca Celoria e dal disegnatore Frederic Volante, la nave scuola della Marina solca i mari della fantasia dei lettori e degli appassionati di mare e vela di ogni età. Incontriamo gli autori:



Soggetto e sceneggiatura:

Luca Celoria

Disegni: Frederic Volante

Editore: Marina Militare

Realizzazione: Ufficio Pubblica

Informazione e Comunicazione

Anno di pubblicazione: 2022

Numero di pagine: 96 - Brossura

Prezzo: € 19,00

Come nasce l'idea di questo fumetto?

“Come Dei nella tempesta” nasce da una serie di concatenazioni fortunate che hanno portato un semplice spunto, nato per coincidenza, a un qualcosa di concreto, di forte impatto visivo ed emotivo. Un risultato ottenuto grazie alla professionalità di una squadra che ha affrontato non poche difficoltà durante la realizzazione, pandemia in primis, ma che grazie alla passione e alla voglia di dare un qualcosa di importante all'Italia e al mondo è andata avanti senza tirarsi indietro e, in pieno stile di nave Vespucci, ne ha seguito il motto: Non chi comincia ma quel che persevera... ed eccoci arrivati fin qui.

C'è stata un'esperienza o una sensazione che avete vissuto durante la realizzazione e che vi leggerà per sempre a questo prodotto?

LUCA: Aver avuto la possibilità di visitare nave Vespucci in forma privata, durante il sopralluogo per le location dove ambientare il fumetto, e con tutto l'equipaggio a disposizione è stato il momento topico di tutta la lavorazione. Seguito anche dal forte legame che si è creato tra lo staff autorale e lo staff della Marina Militare che è, per noi, un vero e proprio tesoro e una risorsa inestimabile; sicuramente ci saranno molte altre occasioni di far esperienze incredibili perché siamo solo all'inizio di questa magnifica avventura.

FREDERIC: Orgoglio, ma direi anche l'enorme responsabilità di dover rappresentare un simbolo così importante come nave Vespucci. Disegnare le prime volte mi ha fatto tremare i polsi, cercare sempre di omaggiare e far comprendere anche a chi è un semplice lettore di fumetti l'importanza e la sacralità di quello che rappresentavo sulle tavole è stato un pensiero fisso durante tutte le fasi di questo lavoro.

Un omaggio quello del fumetto alla Signora dei mari. Perché leggerlo?

Storie su nave Vespucci ne hanno scritte e ne continueranno a scrivere perché questa

nave è una vera e propria musa, che continua a donare infinite possibilità di emozioni da poter raccontare.

“Come Dei nella tempesta” vuole far capire alle nuove generazioni cosa è stata nave Vespucci, cosa è nel presente e cosa soprattutto potrà essere per loro qualunque strada vogliano intraprendere. Un esempio, un punto fermo che ti fa sentire subito a casa ogni volta che la incroci in qualsiasi parte del mondo. Il valore aggiunto del fumetto è la possibilità di entrare a bordo, vivere l'azione e la passione di questi giovani allievi ufficiali che vivono una grandissima esperienza di vita e, grazie alla struttura dinamica della storia e alla preziosa matita sottolineata da colori che evocano atmosfere epiche, abbiamo reso ogni pagina di questa avventura bella da leggere ma ancor più bella da sfogliare e risfogliare più volte. Il nostro omaggio, che resterà eterno, alla nave più bella del mondo.

Sotto: Luca Celoria e Frederic Volante.





Notiziario della Marina
Il mare raccontato dai professionisti