




NOTIZIARIO della MARINA

Anno LXX - Giugno/Luglio 2024 - € 3,00



In allegato "1954-2024 Settant'anni di Notiziario della Marina"



Non c'è passione per il mare
senza Notiziario della Marina

Seguici sui canali social



L'EDITORIALE



di Alessandro Busonero

Più 6,4%. Il 73,9 % del 2024 contro il 67,5% del 2023. Questo nostro appuntamento, apre con un numero in crescita assai significativo: il consenso che gli italiani hanno accordato alla Marina Militare - al primo posto nel comparto della Difesa - fotografato dal 36° Rapporto Eurispes dal titolo "L'Italia al bivio". In un generale crescendo di fiducia dei cittadini verso le Istituzioni, in particolar modo delle Forze Armate e dell'Ordine, aumenta il bisogno di sicurezza in un contesto incerto come quello attuale. Per la Marina, sicurezza della marittimità, non ci stancheremo mai di affermarlo. Rendere i mari più sicuri e aperte le linee

di comunicazione marittime per la prosperità e il benessere non solo del nostro Paese. E se il dato Eurispes conferma questa aumentata percezione attribuita alla Marina Militare lo si deve anche ad una efficace azione di comunicazione messa in opera dalla Forza Armata. Dalla pubblica informazione, alla comunicazione coi *social media* sino alle pagine del Notiziario della Marina che ogni giorno raccontano gli equipaggi, la formazione, le esercitazioni, le attività reali e tanto altro del personale. In questo numero, l'intervista in esclusiva del Ministro della Difesa Guido Crosetto con un saluto speciale ai lettori del Notiziario in occasione della Giornata della Marina del 10 Giugno a Civitavecchia. Continuo con un sintetico punto nave. Nel luglio del 2021, "assumevo la guardia" in plancia di questa straordinaria rivista giornalistica che vuol essere un oblo sulla Marina Militare e la marittimità dell'Italia. "L'inizio di una nuova rotta" e perché no, una bella sfida professionale, così scrivevo nell'editoriale di 36 mesi fa. Dopo il terzo anno di

navigazione, il Notiziario della Marina e il suo equipaggio, ovvero la redazione, continua a mantenere la rotta della comunicazione con i suoi affezionati lettori e lettrici. Le sofferenze negli organici della F.A. - come riportato anche nel Rapporto Marina 2023 - producono i loro effetti anche nella redazione del Notiziario che si vede costretta temporaneamente a una pubblicazione bimensile da questo numero. Il marinaio per sua natura quando si trova nel bel mezzo del mare in tempesta, ha come obiettivo la sicurezza dell'equipaggio e della nave e il pensiero va lesto oltre l'orizzonte dove sa che mari calmi e cieli sereni l'aspettano. *Dulcis in fundo*, come anticipato e promesso mesi fa, quest'anno ai nostri lettori abbiamo riservato alcune sorprese per ben celebrare i 70 anni. Dopo il logo, la qualità della carta e il raccoglitore, in allegato troverete lo Speciale 70° Anniversario del Notiziario della Marina 1954-2024. Ottanta pagine di Memoria per raccontare l'evoluzione nel tempo del Notiziario

della Marina attraverso immagini uniche e testi frutto di una certosina ricerca nell'archivio di redazione. Nel prossimo numero, focus sul *Carrier Strike Group* (CSG) partito da Taranto il 1° giugno con la portaerei Cavour e la fregata classe Bergamini, Alpino. Prima volta per la Marina di un CSG a guida italiana con il contrammiraglio Giancarlo Ciappina. La campagna in Indo Pacifico della durata di cinque mesi toccherà 13 porti in 11 Paesi stranieri con compiti di *Naval diplomacy* per il consolidamento di obiettivi strategici del Sistema Paese attraverso il c.d. *Global Ocean*, destinato a collegare senza confini la regione Euro-Atlantica a quella Indo-Pacifico. L'Italia è una delle poche nazioni al mondo in grado di esprimere un gruppo portaerei solo con assetti nazionali. Non resta che mollar gli ormeggi della buona lettura.

Alla via così!

26 maggio 2024. Il pattugliatore Montecuccoli attraversa le chiuse Gatùn (Panama) per iniziare la navigazione nell'omonimo lago, un bacino artificiale che costituisce una parte significativa del percorso del canale di Panama, offrendo l'opportunità di apprezzare la sua bellezza naturale caratterizzata da una vegetazione lussureggiante, e delle sue isole, popolate da una ricca biodiversità di flora e fauna tropicali.



Proprietà: Ministero della Difesa
Editore: Difesa Servizi S.p.A.

Marina Militare
Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione

Notiziario della Marina
fondato nel 1954

Testata giornalistica
registrazione al tribunale di Roma n.396/1985 dell'8 agosto 1985

Direttore Responsabile
Alessandro BUSONERO

Redazione, grafica, impaginazione, abbonamenti
Antonello D'AVENIA

Direzione e Redazione
Marina Militare - Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione -
Notiziario della Marina - piazza della Marina, 4 - 00196 Roma
Direttore: tel. 06.3680.5556
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, delle foto e delle proposte di collaborazione non impegnano la Direzione né 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

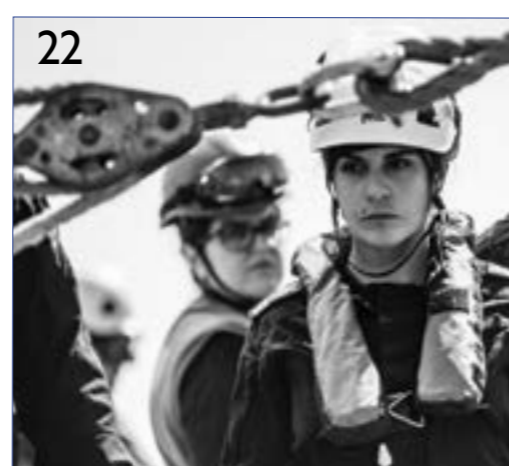
con i dati completi (nome, cognome, indirizzo, telefono, codice fiscale ed email).

Stampa: STR Press Srl,
Piazza Cola di Rienzo, 85 - 00192 Roma
0636004142 info@essetr.it



chiuso in redazione:
24 giugno 2024

marina.difesa.it



PRIMA DI COPERTINA
Il Ministro della Difesa
Guido Crosetto celebra la Giornata
della Marina 2024 a Civitavecchia.
Foto di Corrado Carrubba.

ALLEGATO SPECIALE
1954-2024 Settant'anni
di Notiziario della Marina.
Le persone, gli equipaggi, i fatti
raccontati attraverso le pagine
della rivista giornalistica
della Marina Militare.



Sommario

Giugno/Luglio 2024

- 2 **L'editoriale** di Alessandro Busonero
- 6 **Il punto nave della Marina**
di Jacopo Rollo
- 8 **Comunicare per rotte dirette**
di Antonello D'Avenia
- 10 **78° anniversario della Repubblica**
di Daniela Napoli
- 14 **Il Ministro della Difesa sbarca sul Notiziario della Marina** di Alessandro Busonero
- 18 **Giornata della Marina 2024**
di Antonello D'Avenia
- 22 **Mare Aperto 24-1**
di Cosimo Andria
- 30 **Giro del mondo in 182 giorni**
di Simone Farina
- 36 **I nomi delle navi**
di Paolo Bembo
- 38 **Ocean Stories** di Antonio Tasca
- 42 **Bandiere a segno** di Aurora Esposito
- 46 **Naval War College** di Massimo Petricca,
Edoardo Luzzi e Alessandro Busonero
- 52 **Efficienza Elettronica** di Fabio Cisternino
- 54 **Odore di neoprene** di Michele D'Avino
- 56 **Mare nel museo** di Mariarosaria Lumiero
- 60 **La velocità di uno scafo** di Cristiano Bettini
- 62 **El Niño** di Emanuele Scigliuzzo
- 64 **Consigli di lettura del Direttore**

Il punto nave della Marina

di Jacopo Rollo
grafica: Davide Petitti

Italia, Paese dalla vocazione marittima per eccellenza, deve al mare e alle attività a esso connesse gran parte della sua prosperità, del suo benessere e della sua sicurezza. L'insieme delle attività dell'eco-

nomia del mare (*blue economy*) rappresenta una componente determinante per l'intera economia nazionale. L'Italia presenta una frontiera terrestre sicura a nord con i Paesi europei e una "frontiera liquida",

aperta a sud: il **mar Mediterraneo** - che costituisce una vera e propria cerniera di tre continenti (Europa, Africa, Asia) -. Nel primo pentamestre del 2024, fuori dagli stretti del Mediterraneo troviamo il pattugliatore Montecuccoli (Oceano Pacifico - Campagna di Proiezione Operativa), il **Carrier Strike Group** composto dalla portaerei Cavour e dalla fregata Alpino (Oceano

Pacifico - Campagna di Proiezione Operativa), il pattugliatore Bettica (golfo di Guinea - Operazione Gabinia), la fregata Martinengo (Oceano Indiano - Operazione Atalanta), la fregata Virginio Fasan (Mar Rosso - Operazione Aspides) e il veliero Vespucci (Oceano Pacifico - giro del mondo). L'impegno giornaliero medio nei primi 5 mesi dell'anno è stato significativo: 13 navi, 2 sottoma-

rini, 12 sezioni aeree e oltre 4200 marinai impegnati dentro e fuori gli stretti del Mediterraneo. In particolare, le fregate Rizzo e Martinengo hanno svolto 134 giorni in mare dall'inizio dell'anno. Numeri che rappresentano il silente, ma prezioso lavoro che i nostri marinai svolgono per tutelare le rotte che alimentano la nostra economia.



Comunicare per rotte dirette

Comunicazione istituzionale: chiarezza, sinteticità e.. decentrarsi.

di Antonello D'Avenia

Andiamo al punto. Comunicare è far comprendere l'essenzialità dell'informazione. Esprimersi a senso unico e non curarsi dell'altrui comprensione è inutile, a volte dannoso. Comunicare non è l'arte del divagare, e neanche ostentazione culturale.

Nella comunicazione istituzionale essere **sintetici** è la base dalla quale partire. L'eredità dei grandi scrittori romantici, amanti di stili e parole ricercate, e dei grandi architetti o scultori barocchi, esaltati dalle acrobazie curvilinee e stilistiche, mal si concilia con la velocità d'interazione del mondo iperconnesso di oggi. A ciascun periodo storico la sua dimensione e il suo modo di comunicare.

In un mondo militare costellato da impegnativi scenari operativi e addestrativi, videoconferenze senza confini, appunti, promemoria e appuntamenti incalzanti, pianificazioni e "schedule eventi" continue, i ritmi sono a dir poco serrati. Ecco perché è bene che la comunicazione sia un navigare per rotte dirette. Dal punto A al punto B per la via più breve. **La comprensione del testo** è la destinazione, il porto sicuro su cui concentrarsi per essere efficaci. A maggior ragione, se la nostra comunicazione è volta all'esterno della Marina Militare. A fronte di una mail "boriosa" e conversazione "tronfia", il rischio

di non essere efficaci, persino non compresi è sempre presente. Per fare degli esempi, comunicare non può essere vanità di concetti "ineffabili" e termini "aulici". Gli inglesismi spesso sono incomprensibili soprattutto quando diventano *too much*, così come i latinismi che è bene usare *cum grano salis*. Gli acronimi, infine, sono la scorciatoia che in realtà allungano il percorso: al di fuori del mondo militare, CC è capitano di corvetta o Comando dei Carabinieri? Generalizzare è sbagliato, quindi dove si reputa opportuno, è bene usare quei tecnicismi che definiscono in modo univoco un oggetto - o un concetto - e aiutano a non creare equivoci.

Il principio di fondo è semplice: per comunicare è necessario **decentrarsi**. Il protagonista è l'**ascoltatore**. E' lui che deve comprendere. Se il messaggio è arrivato chiaro senza alterazioni, la missione è compiuta. Altrimenti, c'è poco da dire: abbiamo sbagliato noi ad esprimerci. Con buona pace del nostro ego. Nell'epoca della connessioni veloci, riprendere e correggere una conversazione non è scontato. Bisogna giungere al destinatario prima della prossima riunione - o se preferite *briefing* o *meeting* -, prima dell'imminente videochiamata - o se preferite "VTC" (video tele-conference) - e prima dell'ennesimo evento programmato e

pianificato. Mettere il **destinatario al centro** non è un mero atto di galanteria, ma un dovere comunicativo che porta il suo frutto a chi parla e a chi ascolta: la diffusione chiara e limpida del messaggio. In particolare, essere efficaci è fondamentale quando il destinatario è un decisore di azioni concrete a favore della Forza Armata. Per fare alcuni esempi, pensiamo al lavoro di staff che supporta un Comandante in mare o i documenti (appunto, nota, pro-memoria) con i quali si portano a compimento le decisioni dei vertici della Forza Armata.

Essere efficaci? Non solo è possibile, ma è doveroso. Togliamo gli **orpelli inutili**, i superlativi assoluti, gli aggettivi sovrabbondanti e i tornanti dei giri di parole. Inseriamo, invece, l'essenziale: **chi, cosa, dove, quando e perché**. Con quante meno parole possibili, **facendo sintesi**. Per finire, un uso consapevole della punteggiatura che spezzi la lettura di periodi interminabili e confusi. Frasi brevi e concise. La lunghezza del "tema" di scolastica memoria non è sinonimo di preparazione. Essere "prolissi" non è sinonimo di cultura. Decidiamo di essere semplici per essere comprensibili ed efficaci. Navighiamo nella comunicazione per rotte dirette, proprio come fanno i marinai quando decidono di far rotta verso un porto.

I marinai sono maestri nel navigare da un punto A a un punto B nel minor tempo possibile, quindi per rotte dirette e in sicurezza. Facciamolo anche nel grande mare della comunicazione istituzionale.

78° anniversario

della REPUBBLICA



“La bandiera della Repubblica è il tricolore italiano: verde, bianco e rosso, a tre bande verticali di eguali dimensioni”.
Art. 12 della Costituzione della Repubblica Italiana

A sinistra: il dispiegamento del Tricolore sul Colosseo, avvenuto grazie a 60 operatori dei Gruppi Speleo Alpino Fluviali del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco. Il tricolore dispiegato è largo 50 metri e alto 40, per un totale di 2000 metri quadri.

Quirinale @Quirinale - Jun 2
#2giugno, Messaggio del Presidente #Mattarella 🇮🇹 alle #ForzeArmate in occasione del 78° anniversario della proclamazione della Repubblica Italiana: [quirinale.it/elementi/112779](https://www.quirinale.it/elementi/112779)

”

Celebrare i settantotto anni della nascita della Repubblica Italiana richiama i valori della nostra identità e di una Costituzione lungimirante e saggia, frutto della straordinaria rinascita che prese le mosse dalla lotta di Liberazione.

Indipendenza e libertà sono conquiste che vanno difese ogni giorno, in comunione di intenti e con la capacità di cooperare per il bene comune.

I Padri della Patria erano consapevoli dei rischi e dei limiti della chiusura negli ambiti nazionali e sognavano una Italia aperta all'Europa, vicina ai popoli che ovunque nel mondo stessero combattendo per le proprie libertà.

Sergio Mattarella



Roma. Altare della Patria, l'omaggio al Milite Ignoto da parte del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella accompagnato dal Ministro della Difesa Guido Crosetto e dal capo di Stato Maggiore della Difesa Ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone.



Backstage Festa della Repubblica

Prove della cerimonia su via dei Fori Imperiali

di Daniela Napoli,
sottotenente di vascello, giornalista, XIII corso riserva selezionata.
foto: Gianni Galassi, Ministero della Difesa, Raffaele Parisi.

Roma, via dei Fori Imperiali.
28 maggio 2024
Ore 23:00

Largo Corrado Ricci è il punto di incontro. Proprio lì, all'incrocio tra via Cavour e via dei Fori Imperiali è stata montata una cabina, una piccola stanzetta con all'interno poche cose: due sedie, un tavolo, un monitor e quattro microfoni, anche se ne saranno utilizzati solo due alla volta. La strada brulica di persone, ragazzi, famiglie, bambini, anziani e soprattutto turisti che muniti di cellulari si scattano selfie tra la storia con alle spalle il Colosseo, i Fori Imperiali o i Mercati di Traiano e circondati ovunque da donne e uomini in divisa, che alla spicciolata raggiungono i loro reparti, mentre le note delle fanfare e delle bande musicali presenti, si diffondono ovunque. I turisti guardano increduli quello spettacolo che davanti ai loro occhi regala grandezza, mostra fiero valori e tradizioni di questo Paese.

Questa è la notte, quella notte tanto attesa che volerà via tra passi e parole, tra tamburi e canti.

Questa è la notte in cui ci saranno le prove notturne per la rivista del 2 giugno, data in cui l'Italia si sveglierà con i balconi ornati dal nostro Tricolore e festeggerà il 78° compleanno della nostra Repubblica. Tutto il Paese rinnoverà il ricordo di quando il **2 giugno del 1946** il coraggioso e libero voto dei nostri uomini e per la prima volta nella storia italiana anche delle nostre donne, destituì la monarchia a favore delle libere istituzioni, regalandoci le parole a fondamento della nostra Carta Costituzionale: **Repubblica democratica**.

Voglio raccontare proprio questa notte, perché non va in onda nella diretta della televisione nazionale ma è ricca di emozioni, di attesa, di concentrazione e di sentimenti attraverso quelle parole che insieme agli altri colleghi, provenienti dalle altre Forze

Armate, diffonderemo nei cieli di Roma nel testo di commento **"A difesa della Repubblica. Al servizio del Paese"**.

29 maggio 2024

Ore 01:07

Inizia la prova.

La storica Lancia Flaminia, vettura in dotazione al Capo dello Stato lascia il colle del Quirinale per simulare il passaggio in rassegna tra via delle Terme di Caracalla e di via San Gregorio delle Unità che partecipano alla Rivista.

La Marina Militare fa il suo primo ingresso su via dei Fori Imperiali sfilando con una rappresentanza dei nostri atleti, appartenenti al Gruppo Sportivo che rappresentano con onore l'Italia nelle più importanti competizioni internazionali.

Con il passo caratteristico, all'interno del settore dedicato alle Forze Speciali, arriva il Gruppo Operativo Incursori. Con in testa la Bandiera di Guerra del Raggruppamento Subacquei ed



Incursori "Teseo Tesei" (COM-SUBIN), sfilano gli arditi incursori (foto in basso a sinistra) che precedono il defilamento del siluro a lenta e lunga corsa (SLC) e del trasportatore speciale subacqueo.

Il collega speaker dell'Esercito Italiano termina la presentazione del suo settore di competenza. Tra poco tocca a me, occhi puntati sul tomo, microfono acceso e sono "3-2-1 On air". Per il terzo anno consecutivo ho l'onore di presentare al Presidente della Repubblica e agli ospiti sulle tribune, la Forza Armata nella quale ho scelto di arruolarmi da Ufficiale richiamata della Riserva Selezionata e voglio che il messaggio arrivi ben chiaro a tutti, che si percepisca la preparazione, la professionalità, l'impegno e il duro lavoro che caratterizza quotidianamente l'operato di tutti i militari della Marina.

Il contrammiraglio Valentino Rinaldi, Capo dell'8° Reparto dello Stato Maggiore e Comandante delle Forze Anfibia, guida il nostro settore e precede la nostra prestigiosa Banda Musicale, diretta dal capitano di vascello Maestro Antonio Barbagallo. Subito dopo, parole cadenzate sulla marcia degli allievi della Scuola Navale Militare "Francesco Morosini" di Venezia e degli allievi Marescialli della Scuola Sottufficiali di Taranto, presenza costante e significativa nella

compagnie della Marina così come quella degli allievi del 2° anno dell'Accademia Navale di Livorno che sfilano subito dopo. Preceduti dalla Bandiera di Guerra del Comando delle Forze Aeree e dagli standardi delle Unità Navali (foto in alto), vedo passare sotto di me una rappresentanza della Squadra Navale. Con voce ferma provo a scandire bene i numeri dell'impegno operativo giornaliero in mare: 30 navi, 1 sottomarino, 12 sezione aeree per un totale di 4mila militari impegnati su molteplici fronti in tutto il mondo.

Subito dopo, con in testa la Bandiera di Guerra del Comando Sommersibili, sfilano con le rispettive tenute operative equipaggi di navi e sommergibili, fucilieri di Marina del 1° Reggimento della Brigata Marina San Marco, piloti, operatori e specialisti degli equipaggi di volo dell'Aviazione Navale; ovvero: mare, abissi, terra, cielo. Alcuni dei domini e delle dimensioni in cui si declina la capacità operativa ed *expeditionary* della Marina Militare.

Tocca adesso ai Leoni della Compagnia d'Onore della Brigata Marina San Marco (BMSM), preceduti dalla Bandiera di Guerra del 3° Reggimento San Marco, che sfilano fieri orgogliosi di presentare il loro reparto d'élite, in grado di svolgere operazioni multi missione e multi dominio in supporto alle Ope-

razioni di interdizione marittima e antipirateria e nella difesa delle installazioni sensibili della Marina.

A seguire, dopo stendardo delle unità e mezzi navali dipendenti sfila la compagnia delle Capitanerie di Porto- Guardia Costiera, corpo specialistico della Marina che da quasi 160 anni sono un punto di riferimento per le attività marittime connesse agli usi civili e produttivi del mare. Chiudono il settore dedicato alla Marina, quattro Veicoli Tattici Multiruolo "Lince", impiegati dai Leoni della BMSM per la mobilità a terra nei vari contesti operativi in cui si proiettano dal mare.

Microfono OFF.

29 maggio 2024

Ore 04.15

Le prove sono terminate. La luna fa capolino dal Colosseo. Via dei Fori Imperiali si svuota piano piano.

Stanchi ma soddisfatti per quanto dato, si rientra a casa.

La notte sta per lasciare spazio al giorno. Ancora poche ore e arriverà il 2 giugno.



Inquadra
per le
celebrazioni
del 78°
Anniversario
della Repubblica





L'intervista del Direttore

Il Ministro della Difesa sbarca sul Notiziario della Marina

di Alessandro Busonero



Presente il 10 Giugno a Civitavecchia durante le celebrazioni della Giornata della Marina, il Ministro della Difesa Guido Crosetto, nel suo intervento, ha espresso verso noi marinai parole di sincera stima e orgoglio. Ha sottolineato, infatti, quanto sia utile e prezioso il lavoro che ogni giorno svolgiamo per mare, anche se lontano dalle famiglie e le care genti.

Abbiamo avuto l'onore e il privilegio di incontrare e intervistare il ministro e porgergli alcune domande.

Ministro Crosetto, cultura marittima, quali ingredienti per una maggiore consapevolezza del nostro Paese?

L'Italia ha fortissima vocazione marittima e il mare è da sempre una risorsa di fondamentale importanza per la prosperità economica e lo sviluppo del nostro Paese. Alimentare la nostra cultura marittima significa allo stesso tempo comprendere la nostra stessa storia, le nostre radici. Il contesto storico in cui stiamo vivendo offre testimonianze concrete della necessità di avere consapevolezza della nostra marittimità, perché attraverso la libera navigazione e la sicurezza del traffico commerciale i popoli possono vivere in prosperità. Un esempio sotto gli occhi di tutti, in ordine di tempo, è la situazione di crisi in mar Rosso per la quale all'Italia, attraverso la Marina Militare è stato affidato il comando tattico della missione europea "Aspides". La mancata sicurezza marittima di quell'area cruciale per gli scambi commerciali mondiali ha indotto la Difesa ad assicurare il proprio sostegno, segno tangibile del riconoscimento dell'impegno del Governo, della Difesa e della professionalità della Marina Militare.

Il 90% del traffico mondiale transita nella dimensione

marittima e il 99 % del traffico internet transita nella dimensione subacquea. Quanto incide e inciderà il mare nella vita degli italiani?

Dimensione marittima e dimensione subacquea sono oggi sempre più centrali perché sottendono un largo spettro di interessi, sfide e opportunità per la Marina, la Difesa, il Sistema Paese nel suo complesso. I dati summenzionati dimostrano che il Sistema Mare è nel suo complesso un punto di forza per l'economia nazionale, che va tutelato e protetto anche nella sua dimensione *underwater*. La costituzione del Polo Nazionale della Dimensione Subacquea di La Spezia esprime l'intenzione del Paese di tutelare gli interessi nazionali legati al mondo subacqueo. Un progetto strategico sia dal punto di vista della sovranità tecnologica sia dal punto di vista industriale per fare innovazione, mettere a beneficio del sistema industriale le capacità della Difesa, unire grandi aziende con piccole e medie imprese e creare l'indirizzo tecnologico nel settore subacqueo, in grado di dare all'Italia un'industria proiettata nel futuro.

10 giugno: Giornata della Marina. Una Forza Armata sempre più vicina alla sicurezza dei cittadini non solo in Italia, ma anche in mari e oceani lontani a tutela degli interessi nazionali. Quale messaggio per gli equipaggi in mare e per chi in Italia li supporta?

Da Ministro della Difesa e rappresentante del Governo esprimo la gratitudine più sincera per quanto viene fatto quotidianamente dagli uomini e dalle donne della Marina. Gratitudine non solo mia, ma delle Istituzioni tutte in nome dei cittadini. Per questo mi rivolgo a tutta la famiglia della Marina. Dagli ufficiali, ai sottufficiali, ai graduati, al marinaio in ferma volontaria iniziale e al personale civile: gra-

zie! Ho conosciuto e incontrato tanti marinai a bordo delle navi durante esercitazioni, operazioni in teatri operativi lontani dall'Italia e cerimonie istituzionali. Sono rimasto colpito dalla loro silente e specifica professionalità e dalla loro capacità d'essere un equipaggio coeso. Poco importa se si è imbarcati su una portaerei o su una barca a vela. Lo spirito che fa la differenza è il medesimo: professionalità, coesione, spirito di adattamento e la lealtà.

La Marina annovera tra la flotta della Squadra Navale navi, sottomarini e velivoli dalle soluzioni tecnologiche innovative, frutto di una efficace collaborazione con l'industria italiana. Tre concetti che sono stati la chiave di questi risultati concreti.

Elevata professionalità, competitività sui mercati e una visione strategica legata al contesto geopolitico internazionale sono i concetti chiave per avere risultati concreti. La Marina Militare, e quindi la Difesa, deve puntare ad avere un Polo industriale nel campo navale e terrestre dove possano confluire le migliori aziende italiane del settore. Il Polo Nazionale della dimensione Subacquea, cui accennavo, è un ottimo esempio di sinergia tra le parti interessate per esplorare e favorire le potenzialità insite nella frontiera dell'*underwater*. È di primaria importanza mettere insieme le tecnologie migliori e costituire dei Poli sempre più forti perché l'Italia avrà bisogno di investimenti importanti per reggere il passo con l'evoluzione tecnologica. Le navi della Marina che stanno entrando in linea sono il frutto di una stretta e proficua collaborazione tra Difesa e industria privata. Dobbiamo mettere a sistema risorse finanziarie, tecnologiche, industriali e umane per avere un'industria nazionale capace di supportare la Marina e le altre

Forze Armate e fornire mezzi, equipaggiamenti e sistemi d'arma efficaci. Il Paese ha bisogno di un'industria in grado di operare con la stessa rapidità, la medesima dedizione e determinazione per la Patria che hanno i nostri militari che combattono per la pace e la democrazia.

Giro del Mondo della nave scuola A. Vespucci: "Questa nave salperà sventolando la bandiera italiana che porterà in giro per il mondo tutto quello che l'Italia rappresenta. In ogni nazione non arriverà solo la nave più bella del mondo ma arriverà l'Italia", queste le sue parole alla partenza il 1° luglio 2023. Quali i feedback dei suoi colleghi di governo e omologhi internazionali sino ad oggi?

Feedback positivi, anzi ben oltre! In qualche occasione sfiorano una sana invidia per questa

eccellenza italiana. Per dirla con una battuta: solo recensioni di gradimento! Battute a parte, la nave scuola Amerigo Vespucci e il suo equipaggio sono uno straordinario simbolo della Marina Militare che racchiude in sé non solo l'emblema della cultura marittima cui accennavo poc'anzi, ma un simbolo del *Made in Italy*, patrimonio caro a tutti gli italiani, dimostrazione di una straordinaria capacità di sviluppare e consolidare collaborazioni ad ampio respiro. La percezione e la credibilità di un Paese passano anche attraverso dei simboli, e il Vespucci è il simbolo di un'organizzazione e di un Paese capaci di proiettarsi con successo anche lontano dal proprio territorio nazionale.

1954 – 2024: il Notiziario della Marina compie 70 anni di "onorato servizio". Quale augurio per i suoi "affe-

zionati lettori"?

Il Notiziario della Marina è uno strumento di divulgazione della cultura marittima entrato nel cuore della gente di mare e di quanti seguono con interesse la vita della Forza Armata. I suoi 70 anni di storia sono un traguardo che fa onore a tutta la pubblicistica della Difesa. Condivido pienamente l'idea di celebrare questo evento così importante con uno Speciale, che certamente rende ancora più prezioso il contributo che il Notiziario ha lasciato e continua a lasciare nella cultura della Difesa e della marittimità del Paese. Agli affezionati lettori, al Direttore e alla redazione auguro di cuore di continuare a sostenere il Notiziario della Marina con la passione di sempre, condividendo una realtà unica come quella della Marina che ogni giorno opera a sostegno e tutela degli interessi nazionali.



Grazie ministro Crosetto per la sua testimonianza sulle pagine del Notiziario della Marina e per essere a Capo del nostro Equipaggio.



Scarica il nostro documento informativo sul Sistema Centralizzato Alta Pressione!



Vantaggi del Sistema Centralizzato aria compressa ad Alta Pressione

Scegliere un sistema centralizzato ad alta pressione in una Nave Militare garantisce di avere sempre i minori livelli di:

- Investimento di capitale
- Logistica
- Manutenzione

Il Sistema Centralizzato Sauer alimenta tutte le utenze attraverso l'anello principale o, quando necessario, attraverso le stazioni di riduzione. Il Sistema è talmente versatile e flessibile da permettere di alimentare anche nuove utenze non previste in fase di costruzione. Peso e dimensioni sono considerevolmente inferiori rispetto ad un sistema standard.



Minor numero e tipo di compressori → Minor costi di integrazione, ILS e manutenzioni!

Nave di nuova generazione con Sistema Centralizzato	Nave con vecchio sistema aria compressa
4 x 80 m ³ /h raffreddati ad acqua con membrana @ 350 bar	2 x 60 m ³ /h raffreddati @ 30 barg
1 x 30 m ³ /h @ 330 barg motocompressore Diesel	4 x compressori a mano d'emergenza
	2 x compressori a vite bassa pressione 350 m ³ /h @ 8 barg
	2 x compressori aria respirabile 15 m ³ /h @ 330 barg
	2 x compressori portatili aria respirabile 15 m ³ /h @ 330 barg
	2 x compressori per sistema combattimento 30 m ³ /h @ 330 barg



5000 series

Indovinate quale sistema è meno oneroso da operare e mantenere?

Completa Codifica NATO e Service Network mondiale assicurano un pronto supporto ovunque a tutte le 55 Marine Militari nostre clienti!

Sauer Compressori Srl

Via Costa Marconi 70

00198 - Roma - Tel. 06 5341 650673

E-MAIL: commerciale@sauercompressors.it

Da 163 anni, un grande equipaggio che voga all'unisono



di Antonello D'Avenia,
foto: Vittorio Assuntore, Corrado Carrubba, Luciano Porcino



Lunedì 10 giugno, lungo il molo del Bicchiere di Civitavecchia che costeggia il Forte Michelangelo e che apre al mar Tirreno, la Marina Militare ha celebrato i suoi **163 anni di storia**.

Il giorno prescelto per celebrare la Marina è lo stesso in cui avvenne «**l'Impresa di Premuda**»: il 10 giugno 1918, quando i due MAS (Motoscafo Armato Silurante) numeri 15 e 21, al Comando del capitano di corvetta Luigi Rizzo e del guardiamarina Giuseppe Aonzo, attaccarono con successo la formazione navale austro-ungarica, ponendo le basi per la Vittoria dell'Italia durante la prima guerra mondiale. Durante la cerimonia, i pattugliatori Paolo Thaon di Revel e Francesco Morosini hanno ricevuto la **Bandiera di Combattimento** e lo stendardo di

Nave Vulcano è stato insignito della **medaglia d'oro al Merito di Marina** per il servizio svolto come nave ospedale nell'ambito dell'operazione Levante per i pazienti provenienti dalla Striscia di Gaza. Inoltre, è stata consegnata la **medaglia d'oro al Valore di Marina** all'ammiraglio Francesco Ricci per la valorizzazione del Castello Aragonese di Taranto. Una serie di eventi svolti nel porto di Civitavecchia, cominciati già sabato 8 giugno, hanno arricchito il programma della **Giornata della Marina**. In particolare, in piazza della Vita è stato istituito il "**Villaggio Marina**" dove erano presenti **Stand Info Point** con modelli delle navi militari ed editoria di Forza Armata. Qui era possibile chiedere informazioni sulle diverse specializzazioni della Marina.

Erano presenti lo Stand del Comando Subacquei e Incursori, Sommergibili (con simulatore), Piloti (con simulatore), Brigata Marina San Marco, Cacciamine, ma anche Polo Nazionale della Subacquea, Associazione Nazionale Marinai d'Italia e Lega Navale Italiana. Presente anche il **Centro Mobile Informativo** della Forza Armata. Per l'occasione, erano **aperte al pubblico** le numerose navi militari ormeggiate in porto: il cacciatorpediniere Caio Duilio, la nave di supporto logistico Vulcano, la nave d'assalto anfibio San Giorgio, il brigantino nave Italia, il pattugliatore Francesco Morosini, il cacciamine Gaeta, la nave idrografica Galatea e il sottomarino Scirè. A chiudere le celebrazioni, il concerto della Banda musicale della Marina che da dato appuntamento al prossimo 10 giugno.

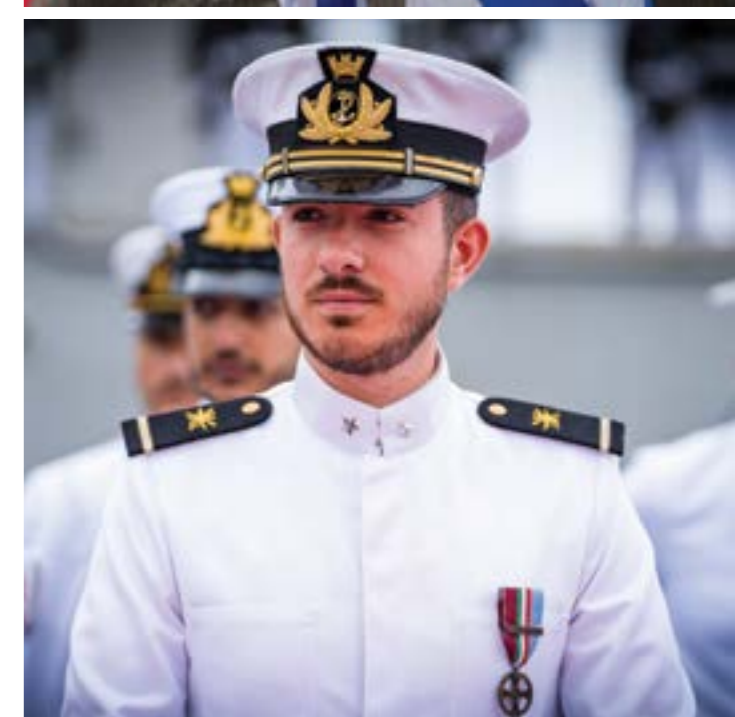


Il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella incontra il Capo di Stato Maggiore della Marina ammiraglio di squadra Enrico Credendino in occasione della Giornata della Marina Militare



Da due anni stiamo producendo uno sforzo con numeri da record. È semplicemente l'impegno che ci è richiesto dall'essere la Marina di un Paese la cui sicurezza e benessere sono fortemente legati al mare. Stiamo investendo le nostre migliori risorse nella dimensione subacquea, sempre più contesa e competitiva. Il Polo Nazionale della Subacquea ha creato un ecosistema per essere protagonisti con le eccellenze nazionali. Abbiamo avviato numerose iniziative per migliorare la condizione del personale e per innalzare la sostenibilità dei carichi di lavoro, affinché le risorse siano focalizzate sul nostro core business, andar per mare e voi giovani siete la nostra risorsa più strategica; mettetevi in gioco per contribuire a far crescere la nostra Marina, certi che passione, cultura e valori vi porteranno a fare le cose migliori.

Enrico Credendino
capo di Stato Maggiore della Marina





Mare Aperto 24-1

al pilastro operativo della Marina, valorizzando quei requisiti peculiari di **versatilità, flessibilità e prontezza** che rendono lo strumento marittimo in grado di operare nel complesso scenario internazionale odierno.

L'esercitazione ha raggiunto una dimensione e un coinvolgimento mai visto in precedenza, con più di 10.000 militari appartenenti a 26 nazioni (di cui 9 appartenenti alla NATO), 50 navi, 63 aeromobili, 6 sottomarini, 243 veicoli, 47 landing craft e mezzi non pilotati impegnati nelle aree addestrative istituite dalle coste greche a quelle francesi, inglobando la Sicilia, la Sardegna e la Corsica, in un'area di 600.000 miglia nautiche quadrate.

Nel corso delle prime due settimane di esercitazione, gli

equipaggi sono stati impegnati in attività addestrative attagliate sulle possibili aree d'impiego, dall'addestramento delle capacità marinaresche - con rifornimento in mare di combustibile, trasferimento di carichi leggeri e pesanti, seggiovie, rimorchio d'altura - così come all'impiego delle artiglierie nelle forme di lotta convenzionali e asimmetriche, la difesa da minaccia aerea, di superficie e subacquea, operazioni anfibe e di minamento, senza tralasciare gli aspetti legati al contrasto di incendi e allagamenti a bordo e le relative procedure di "Damage Control" (controllo del danno).

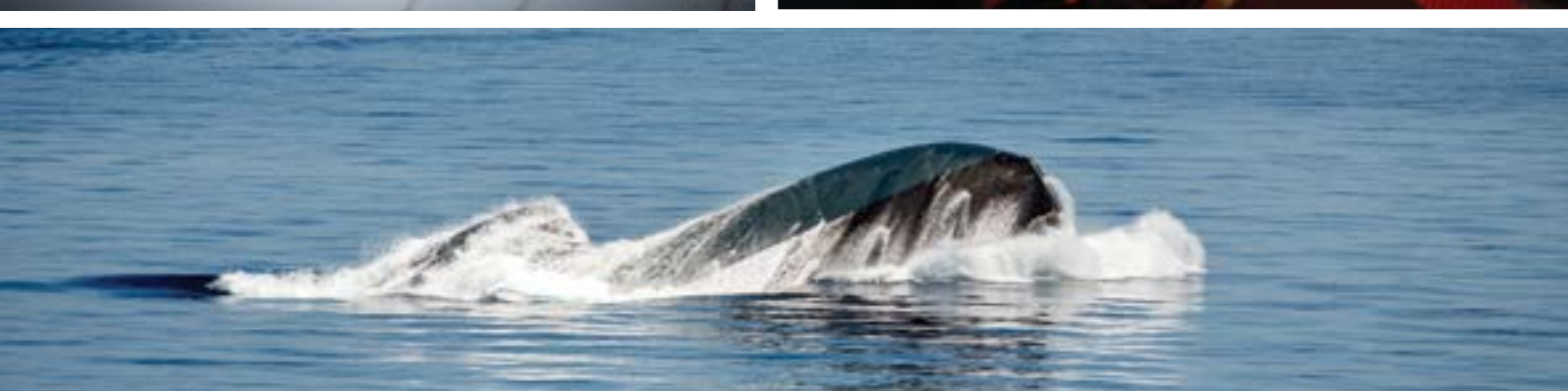
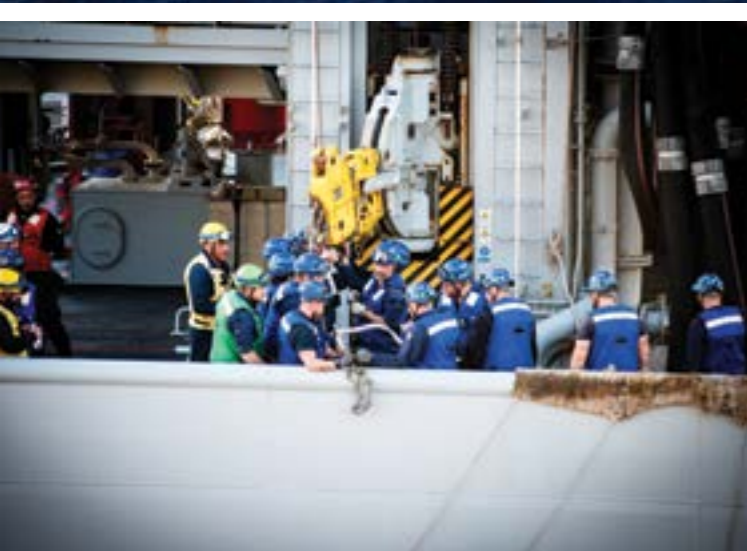
L'obiettivo della prima fase dell'esercitazione è stato quello di curare il mantenimento di un elevato standard di adde-

stramento degli equipaggi, dal singolo operatore ai team funzionali, a seconda dei diversi allarmi di minaccia.

Contestualmente, tutti gli staff, alimentando uno scenario vero-

di Cosimo Andria

Dal 3 al 27 maggio si è svolta l'esercitazione Mare Aperto (M.A. 24-1), momento addestrativo cardine che anche nell'edizione 2024 ha coinvolto i mezzi che fanno capo



“
 La sicurezza del Mediterraneo, la salvaguardia delle rotte commerciali, la tutela del patrimonio strategico infrastrutturale sommerso sono essenziali per la nostra stabilità, per la nostra economia e più in generale per la prosperità europea.

L'addestramento congiunto, a livello interforze e internazionale, grazie all'esercitazione Mare Aperto è necessario per prepararsi ad affrontare e fronteggiare efficacemente le minacce che potrebbero mettere a rischio la sicurezza comune e la stabilità internazionale.

Guido Crosetto, ministro della Difesa



simile, hanno innescato una crisi tra attori regionali fittizi che, in questa edizione, ha portato al confronto diretto tra due Paesi. La grande novità di questa edizione è stato proprio il collegamento tra la **Mare Aperto** e l'esercitazione francese **Polaris** che ha permesso il raggiungimento di alti livelli di realismo, con la contrapposizione dei gruppi portaerei di Italia e Francia e conseguenti azioni multidominio nel campo del **Sea Control**, **Sea Denial**, **Power Projection Ashore** e **Maritime Security Operations** (termini che definiscono i vari aspetti del più ampio concetto di Dominio del mare).
 Tra i protagonisti degli staff, i 65 studenti appartenenti a 15 università e 3 centri di ricerca (Centro Alti Studi per la Difesa, Ce.S.I. - Centro Studi Internazionali, CESMAR - Centro di Geopolitica e Strategia Marittima) che sono stati integrati e immersi in uno scenario in evoluzione. Il continuo confronto di una *community* eterogenea nel campo *Political Advisor* (POLAD), *Legal Advisor* (LEGAD), *Strategic Communication* (STRATCOM) e *Pubblica Informazione* (PI) è stato un valore aggiunto, con attività

formative e metodologiche che hanno permesso di rendere le operazioni ancor più realistiche e coerenti alle sfide dei moderni scenari operativi, evidenziando in tal senso ancora una volta l'importanza che la Marina attribuisce al mondo accademico. Nella sfera delle attività connesse alla solidarietà umanitaria (*Humanitarian Assistance e Disaster Relief*), la Mare Aperto ha visto il coinvolgimento della nave di supporto logistico Vulcano e della Brigata Marina San Marco che in meno di 24 ore hanno istituito un Punto Medico Avanzato (PMA) nel porto di Cagliari, dove è stato simulato un evento alluvionale. L'addestramento dall'alta risonanza sui media locali, ha visto il coinvolgimento della Protezione Civile Italiana, dell'Ispettorato Nazionale del Corpo Militare Volontario della Croce Rossa Italiana, delle Infermiere Volontarie della Croce Rossa Italiana e del Corpo Italiano di soccorso Ordine di Malta. Anche gli innovativi **settori cibernetico e spazio** sono stati introdotti nello scenario addestrativo, mettendoli alla prova di fronte a un degrado delle

capacità. Il primo, è stato legato all'esercitazione cibernetica **CHIRONEX** che, ambientata in uno scenario marittimo, in questa edizione ha avuto come focus la valutazione delle possibili vulnerabilità del sistema di piattaforma delle navi di nuova generazione classe PPA - *Multi Purpose Combat Ship*. In tale ottica, sono state studiate le possibili vulnerabilità della catena logistica in modo da individuare possibili fonti di rischio quali, ad esempio, l'introduzione nel sistema di bordo di un elemento *hardware hackerato* e sfruttato come testa di ponte per effettuare un attacco cyber. L'equipaggio ha reagito all'attivazione del *malware* con procedure difensive e *best practices* proprie di un'architettura *cyber-resiliente*. Per quanto riguarda il dominio spazio, nel corso della fase tattica è stato simulato un attacco missilistico verso un sito **SATCOM** (*satellite communications*), che ha comportato la generazione di un degrado nella capacità di fruizione dei servizi satellitari da parte di alcuni mezzi partecipanti. Anche questa azione ha visto gli equipaggi reagire facendo fronte a situazioni non convenzionali. Nel settore anfibio la Brigata Marina San Marco (BMSM), guida di una *joint/combined landing force*, ha condotto una serie di esercitazioni in cooperazione con la forza da sbarco francese, unità dell'Esercito Italiano (nell'ambito del progetto **Capacità di Proiezione dal Mare Nazionale**), un team Anglico (team di collegamento per il fuoco di supporto navale e aereo) del *US Marine Corps* e, nella fase iniziale dell'esercitazione, anche di un'unità dell'infanteria di Marina spagnola. La cooperazione instaurata con la Marina francese, ha portato all'attivazione di scenari via via più complessi, con un concetto di *Distributed Maritime Operations* efficacemente te-



marinamilitareofficial Termina l'esercitazione #MareAperto 24-1 #Polaris. A bordo di #NaveCavour, incontro tra il #CSMM amm. Enrico #Credendino e l'Ammiraglio Vaujour, Capo di Stato Maggiore della Marina francese. #Italia e #Francia insieme per la sicurezza del Mediterraneo!

#MarinaMilitare
#ProfessionistidelMare
#NoiSiamolaMarina
#ItalianNavy

6 g

Per te

armeefrancaise Proud to secure the seas together

5 g Piace a 18 persone Rispondi Vedi traduzione

stato con l'esecuzione in rapida successione di operazioni anfibia lungo la costa est della Corsica, dove hanno operato i fucilieri di marina della BMSM e presso il poligono di Capo Teulada, area interessata dallo sbarco della fanteria di Marina francese. Nel corso dell'esercitazione anche i cacciamine hanno avuto modo di conseguire obiettivi di pregio con un'intensa attività condotta nel golfo di Cagliari, dove sono stati impegnati sia nelle attività classiche connesse alla guerra di mine sia in attività innovative legate all'impiego di veicoli autonomi di superficie, confermando la proiezione della Forza Armata verso l'innovazione tecnologica e la progettazione di soluzioni avanzate per il settore specialistico. Nel corso dell'impegno, i cacciamine di MARI-CODRAG, del Secondo Gruppo NATO di Contromisure Mine (SNMCMG2) e di EUROMARFOR hanno localizzato e identificato 16 ordigni bellici risalenti

alla Seconda guerra mondiale, nelle acque prospicienti il litorale di Cagliari. Tale attività è stata una chiara testimonianza dell'incessante contributo che la Marina offre al Paese per la salvaguardia della sicurezza della navigazione e dimostra come tale impegno sia continuo, anche durante l'addestramento in cui le unità sono chiamate a partecipare. Per quanto riguarda le forze aeree, proficua è stata l'attività di integrazione con l'aviazione navale francese, con 4 velivoli *Dassault Rafale* che si sono rischierati nei primi giorni di esercitazione presso la Stazione Aeromobili di Grottaglie. In seguito, numerose sono state le interazioni tra i gruppi aerei imbarcati sulle portaerei Cavour e Charles de Gaulle. Lo staff del *Carrier Strike Group* imbarcato a bordo della portaerei Cavour, durante la fase Polaris dell'esercitazione, ha potuto addestrarsi e confrontarsi con l'analogo del Gruppo Portaerei

francese - attuando posture offensive e difensive - e conseguendo, al termine dell'esercitazione, la certificazione operativa in vista dell'imminente partenza della campagna di proiezione operativa. In conclusione, l'esercitazione Mare Aperto/Polaris ha evidenziato come, in un contesto generale in cui la percezione della sicurezza è radicalmente cambiata, la cooperazione tra Marine alleate, come avvenuto tra Italia e Francia, risulta sempre più un requisito fondamentale per far fronte alle minacce attuali, con l'integrazione e intercambiabilità dei mezzi, in grado di operare in modo coordinato, connesso e congiunto nelle forme di lotta e in tutti i domini, compreso quello cyber e dello spazio.

In basso: l'ammiraglio di squadra Aurelio De Carolis, comandante in Capo della Squadra Navale e dal 26 settembre 2023 al Comando della Forza Marittima Europea (EUROMARFOR).



STUDENTI UNIVERSITARI

di Chiara Boletti, studentessa università Luiss Guido Carli - Master in Giornalismo e comunicazione multimediale, imbarcata sulla portaerei Cavour durante la Mare Aperto 24-1.



Ore 7:00. Nei corridoi della portaerei Cavour si sente risuonare la voce di Beyoncé: è sulle note di una sua canzone che una parte di equipaggio si sveglia per dare il cambio alla squadra che è stata impegnata di guardia durante la notte.

In mezzo al mare, mentre la nave persegue la sua rotta infrangendo le onde, le 900 persone che navigano con lei, alcuni con gli occhi ancora semichiusi, iniziano la loro giornata condividendo anche i primi suoni che interrompono il sonno. È la Rete Ordini Collettivi (R.O.C.), dalla quale la squadra smontante annuncia con il buon umore la sveglia mattutina, preparata con una canzone, la frase del giorno, il bollettino meteo, i compleanni e gli avvisi, che dà il via alla vita quotidiana della nave.

Per i trenta studenti universitari presenti a bordo che mescolati all'equipaggio partecipano alla Mare Aperto, l'esercitazione militare pianificata e condotta dal Comando in Capo della Squadra Navale, ogni passo mosso fuori dalla cabina è un qualcosa di non familiare, "strano".

Le giornate si susseguono tra i diversi rituali che fissi scandiscono le ore: la colazione a base di fette biscottate, i posti di lavaggio in cui è vietato camminare per i corridoi (ma qualcuno ci si ritroverà sempre in mezzo), e poi le assemblee, i meeting, i briefing, le cene, e la pizza tanto attesa delle due di notte per alleviare le fatiche della guardia.

Tutto, nonostante risulti estraneo alle lancette dell'orologio di chi non conosce la vita in mare, ha un'unica sicura costante, le persone attorno con cui condividerlo.

«I rapporti umani» è la risposta data da chiunque si ritrovi a rispondere quale sia la cosa più bella della Mare Aperto. Ma, non è così scontato spiegarne il significato, il vero cuore di quei legami che formano un equipaggio.

Chiunque prima di imbarcarsi sul Cavour l'ha cercato

su Google, almeno una volta. Tutti hanno provato a capirne la suddivisione, gli spazi, gli angoli. Di quei 244 metri di lunghezza che sembrano tantissimi, si scopre presto che non c'è un centimetro dove sentirsi smarrito. Infatti, qualcuno pronto ad indicare la direzione di poppa o prora, e che ti ricorderà la differenza tra le due, spunterà sempre.

Ci sarà sempre qualcuno a salutare con un «Buona» per i corridoi, ricordandoti che la mancanza di finestre ha fatto mutare la dimensione del tempo e, se mattina, pomeriggio o sera, poco importa. Mentre ci si esercita e si opera in un'esercitazione in cui si è immersi in un contesto di possibile scontro, simulazione e realtà si mischiano, facendo prevalere il lato degli esseri umani a bordo rispetto a quello della nave da guerra.

La verità infatti è che tra un turno e l'altro non si aspetta che poter fare una pausa sigaretta, anche se non si fuma, non solo per prendere una boccata d'aria ma respirare gli altri, intrattenerci, senza l'intervento dei telefoni senza campo, che si cominciano a dimenticare nei camerini. Si è circondati costantemente da un qualcosa che unisce tutti, che non si descrive ma si vive. «Siamo tutti sulla stessa barca» è la battuta più in voga che, solo alla fine delle tre settimane di Mare Aperto, fa sorprendere di come un detto sfruttato sia,

a miglia di distanza dalla costa, estremamente vero. Tutti i muri personali costruiti nella vita fuori cadono, non facendo nemmeno rumore, coperti da quello del mare. Ovunque si guardi la nave ti riporterà nella giusta direzione, che sia poppa o prora, se ti



ha fatto perdere ti farà anche ritrovare correndo su e giù per una scaletta e l'altra, sperando che nemmeno quella volta sarà quella in cui inciamberai. Ancora a bordo si sente di fare parte di un qualcosa con il timore che, una volta scesi, sarà impossibile da replicare o spiegare.

Nave Cavour partirà presto di nuovo, non per un'esercitazione ma per Campagna operativa che la terrà lontana mesi.

Con lei rimangono a bordo i suoi membri dell'equipaggio, stavolta non impiegati in una

simulazione ma navigando il mondo reale, svegliati ogni giorno, freddo o caldo, dalle note di una qualche canzone che li spinge fuori dal letto o che li accompagna al termine di un turno di guardia notturno. Tutti, una volta usciti nei corridoi abbagliati dalla costante luce al neon, circondati dal mare, continueranno a muoversi grazie ad un unico cuore, quello della nave che custodisce in sé e si fa carico di quello di tutti, che trascina via con sé, tra vento e mare, pensieri e ricordi.

PUBLIC AFFAIR OFFICER

di Marco Mezzanelli, capitano di fregata, capo sezione Analisi di Upicom - Stato Maggiore Marina, responsabile della Strategic Communication (STRATCOM) all'interno dello staff di COMITMARFOR, imbarcato sull'incrociatore portaeromobili Garibaldi.



Come consulente di strategia comunicativa (StratCom) il mio coinvolgimento ha garantito che le attività dell'esercitazione Mare Aperto 2024 fossero comunicate in modo chiaro ed efficace, sia all'interno della Forza Armata che verso l'opinione pubblica attraverso i media. Il Comando della Seconda Divisione Navale (COMDINAV DUE) e Command of the Italian Maritime Forces (COMITMARFOR) è uno dei pilastri della Componente Operativa della Marina Militare e della NATO Force Structure. Il Quartier Generale della Divisione ha sede nella Stazione Navale Mar Grande di Taranto con circa 3.500 tra donne e uomini, militari e civili e 20 navi militari. HQ COMITMARFOR è il Quartier Generale Marittimo in grado di esercitare il Comando e Controllo (C2) nelle operazioni marittime della NATO. L'Ufficio Affari Pubblici e Comunicazione Strategica (PAO) assicura che le attività di comunicazione del HQ COMITMARFOR siano coerenti con le direttive dell'Alleanza atlantica.

L'obiettivo è migliorare la comprensione dell'opinione pubblica sulla missione, facendo ogni sforzo per diffondere informazioni

complete e tempestive attraverso i media. Il successo della missione di HQ COMITMARFOR dipende da una campagna di comunicazione coordinata, in cui le operazioni del PAO sono sincronizzate con le operazioni, la logistica, la cooperazione civile-militare (CIMIC) e le attività politiche attraverso la catena di comando. Così è stato per la Mare Aperto 24, dove la chiarezza e tempestività delle comunicazioni hanno influito direttamente sull'esito positivo dell'esercitazione.

SOCIAL MEDIA MANAGER

di Maria Cuccia, assistente amministrativo, 1ª sezione Web di Upicom - Stato Maggiore Marina



Lavorare in Marina regala sorprese continue. Nove giorni sulla portaerei Cavour, per raccontare attraverso i social il lavoro dei professionisti del mare. Imbarco il 15 maggio sera e l'accoglienza dell'equipaggio mi fa sentire subito a mio agio. Non avrei mai pensato che nave Cavour potesse diventare la mia casa e ufficio vista mare. Sveglia la mattina presto, una rapida colazione, e si inizia la giornata immersa tra le mille attività programmate che non lasciano tempo a disattenzioni.

A bordo le giornate passano in fretta, volano, con tanto da fare, e nel mio caso, tanto da conoscere e immortalare. Ho avuto l'onore di prendere parte all'esercitazione #MareAperto 24-1 #Polaris, confrontarmi con l'equipaggio e vivere come un vero marinaio. Ho assistito al rifornimento bilaterale tra la portaerei Cavour, la nave di supporto logistico Vulcano e il cacciatorpediniere Caio Duilio. Tale manovra, molto complessa, è stata ripresa da un drone per regalare ai follower che seguono i canali social della Marina Militare un punto di vista davvero particolare.

Ho trascorso tante ore sul ponte di volo per vedere con i miei stessi occhi le fasi di appontaggio e decollo, strike e attività di volo con gli aerei AV-8B e F-35B, e conoscere da vicino gli specialisti di volo e i piloti dell'Aviazione Navale. Ho contribuito alla creazione di set fotografici con il fotografo Massimo Sestini: nuovi scatti, volti e sguardi di veri professionisti che ogni giorno con serietà, dedizione e passione svolgono il loro fantastico lavoro a bordo e non solo. Non capita tutti giorni un'esperienza così: sentirsi parte di un equipaggio,

volare su elicotteri della Marina e acquisire un bagaglio ricco di esperienze che mi hanno permesso di comunicare tramite i social le emozioni del momento con un tono diretto e vicino a chi ci segue. Ma in Marina, essere dinamici è il minimo. Il Navy style vissuto in prima persona da poter raccontare a chi come me ha la passione per il mare e la Marina Militare. La creazione di un contenuto social - vivendo contesto ed emozioni di chi si racconta - è tutta un'altra "storia" da... "condividere", ed è per questo che ho vestito il ruolo d'inviata d'eccezione.

Raimondo Montecuccoli - PPA Multi Purpose Combat Ship

GIRO DEL MONDO in 182 giorni

di Simone Farina,*
foto: Giuseppe Alessandro de Francesco



21 maggio 2024. Il pattugliatore Montecuccoli arriva nell'isola caraibica di Santo Domingo e ormeggia a Punta Torrecilla. L'arrivo del Montecuccoli è un vero e proprio evento, tanto che in banchina, oltre alle cariche politiche e militari locali, è presente la banda militare che accompagna l'ormeggio della nave italiana.

*Capo reparto telecomunicazioni, condotta nave e meteorologia

A quasi settant'anni di distanza dal Giro del Mondo dell'Incrociatore Raimondo Montecuccoli, che nel 1956 partì per la più lunga crociera del dopoguerra, il 29 aprile 2024, nave Raimondo Montecuccoli è partita dalla base navale della Spezia per una Campagna navale che sta portando la nave a navigare "nei mari del mondo". L'itinerario comprende destinazioni lontane e ricche di significato per i navigatori di ogni epoca e si sviluppa in un arco temporale di oltre 180 giorni, durante il quale la nave è anche testimone del Sistema Paese e dell'eccellenza dell'industria nazionale in ben 11 nazioni. La partenza dal porto della Spezia sancisce, dunque, l'inizio di un'avventura unica ma al contempo rappresenta il culmine di un periodo di preparazione e addestramento, di un processo di pianificazione volto a garantire il successo della missione che, nel corso del deployment, si trasformerà passando dalla naval diplomacy alle esercitazioni multinazionali alle attività preminentemente

operative senza soluzione di continuità. L'approntamento ha coinvolto ogni settore di bordo: i reparti tecnici hanno portato a termine le attività manutentive preventive, il servizio logistico ha curato l'imbarco di tutte le provviste necessarie mentre per gli ufficiali delle operazioni, la fase antecedente la partenza ha rappresentato un momento chiave la pianificazione dell'itinerario.

"Come viene pianificata un'attività che prevede 3 traversate oceaniche, l'attraversamento dell'equatore, l'ingresso in porti in cui la Marina Militare non ha mai fatto visita e il passaggio attraverso il Canale di Panama?"

A rispondere è l'ufficiale di rotta, sottotenente di vascello Marco Mattei, 28 anni:

Una navigazione attorno al globo prevede un'attenta fase di studio prima della partenza. Le mie competenze, acquisite nel Mediterraneo dovranno essere ampliate, per essere all'altezza dei delicati compiti affidati, come stabilire le rotte



oceaniche, valutare le condizioni meteorologiche, consultare le carte nautiche e pianificare le soste durante il percorso. Infine, ciò che ha permesso di raggiungere la tanto attesa partenza è ciò che una nave ha di più prezioso: il proprio equipaggio, che "ha rivestito un ruolo chiave nella preparazione della missione, mantenendo, anche in porto, un elevato livello di addestramento, propedeutico alle sfide del viaggio. L'equipaggio ha dimostrato di essere pronto a "mollare gli ormeggi" con la sicurezza e la determinazione di affrontare le sfide e le avventure che li attendono sui vasti mari e oceani del mondo." **Queste le parole del**

comandante in II di nave Montecuccoli, il capitano di fregata Giovanni Cianci, 43 anni, il cui ruolo in questa fase ha garantito il corretto coordinamento tra i vari Servizi di Bordo, con la sua attività di supervisione delle attività, assicurandosi che tutti svolgessero i propri compiti, operando sempre negli standard di sicurezza previsti. Dopo aver salutato la base navale della Spezia, nave Montecuccoli ha iniziato il suo viaggio con la prora rivolta verso ovest, dove ha raggiunto l'isola di Madeira nella prima decade del mese di maggio. Il "Giro del Mondo" di nave Montecuccoli è un'esperienza senza precedenti, con un iti-

nerario che comprende alcune delle destinazioni più suggestive del mondo, ma non solo: la Campagna navale, che coprirà una vasta area geografica, renderà la nave un "testimone in movimento" dell'Italia.

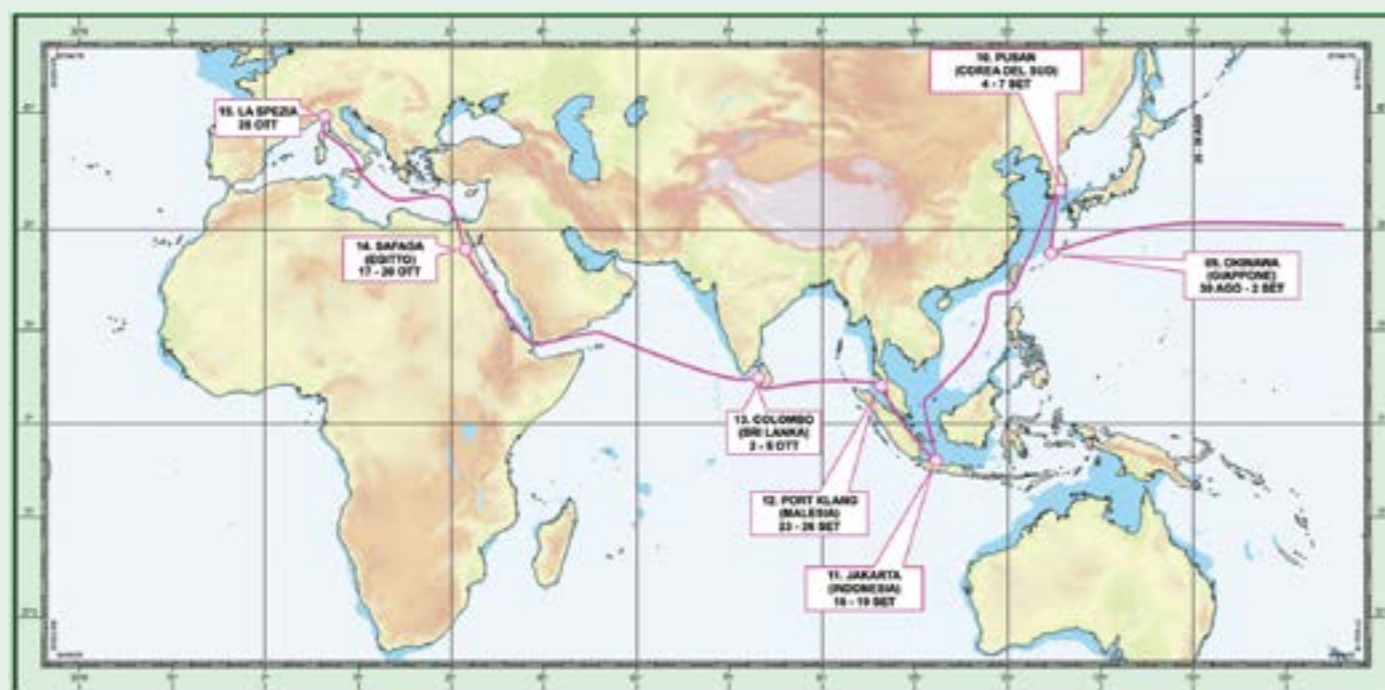
Commissario, ci può spiegare in che modo ha contribuito alle fasi preparatorie prima della partenza?

"Il Commissario di bordo cura aspetti riguardanti l'approvvigionamento e la gestione dei materiali e dei mezzi funzionali al mantenimento in efficienza della nave, con particolare riguardo alle scorte di materiali come i viveri, acqua potabile e parti di ricambio.

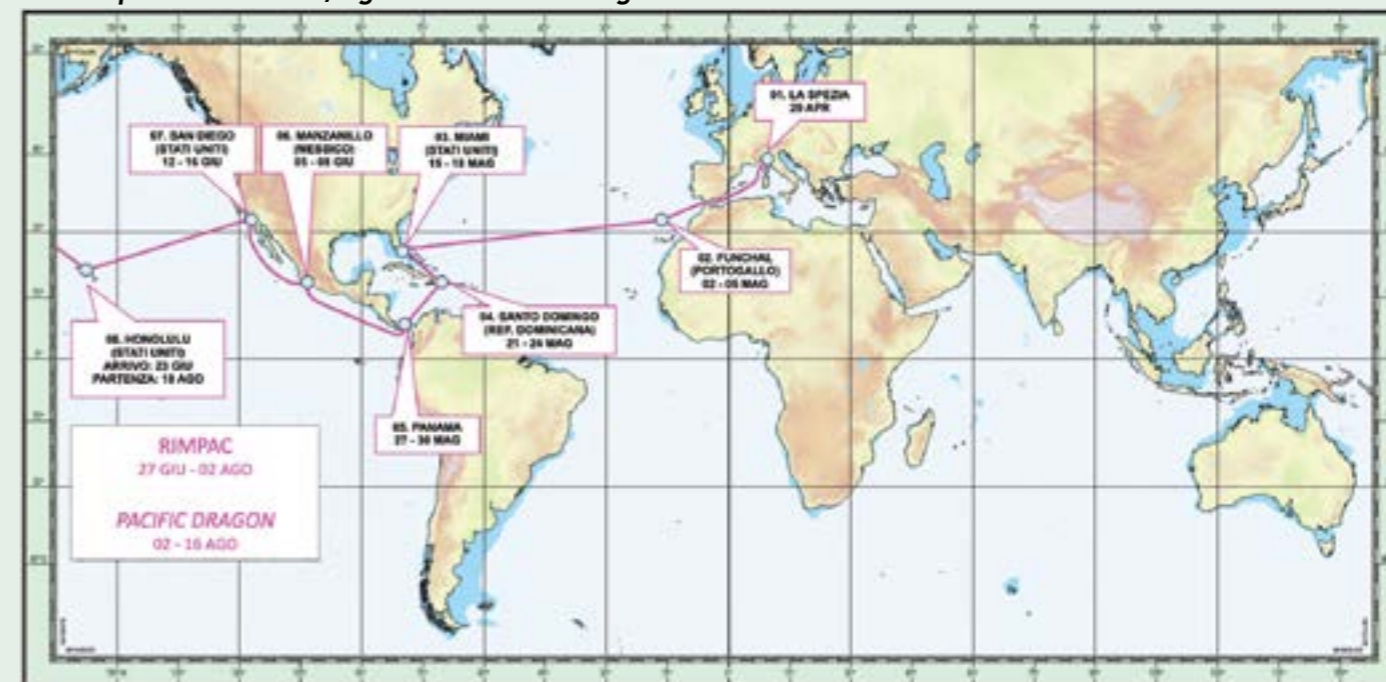
Al contempo, risulta essenziale l'organizzazione amministrativa, in quanto occorre tenere in considerazione gli aspetti remunerativi del personale e quelli finanziari." **tenente di vascello Eleonora Castello, 31 anni commissario di bordo.**



18 maggio 2024. Il pattugliatore Montecuccoli saluta il porto di Miami completando la prima tappa della Campagna di Proiezione Operativa.

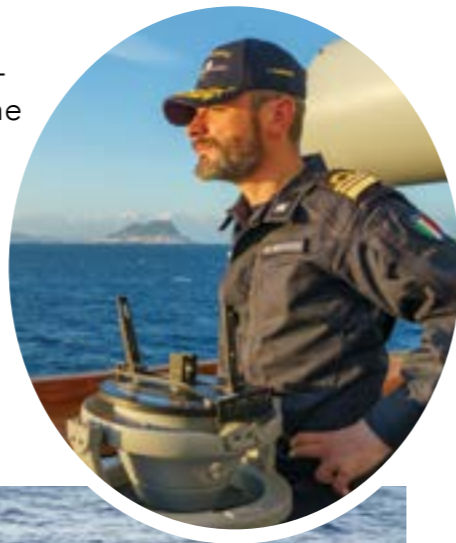


Dal 29 aprile al 28 ottobre, il giro del mondo in 182 giorni del Raimondo Montecuccoli



“Per la seconda volta, a distanza di circa 70 anni, un'altra nave della Marina Militare con il nome Raimondo Montecuccoli naviga nei mari del mondo e, cavalcando l'onda di questa tradizione ma con lo sguardo rivolto verso il futuro, la nave più moderna della Marina Militare e il suo equipaggio si ritrovano ad affrontare una sfida singolare che conserva il fascino di un'impresa senza tempo. Proprio nei confronti dell'equipaggio è rivolto il mio ringraziamento, in quanto la buona riuscita della missione dipende dal lavoro di squadra, arricchito dalle professionalità di ogni singola figura di bordo.”

*Alessandro Troia, capitano di fregata,
comandante del Montecuccoli*



Oceano Atlantico, assemblea generale sul ponte di volo, seguita dall'ammaina bandiera.

SUPREMAZIA NEL DOMINIO NAVALE



AW101 |
Elevati standard di sicurezza e capacità di sopravvivenza
Massima flessibilità operativa (ASW, ASuW, CSAR, ISR)

U-212 NFS |
Sistema di combattimento integrato.

AW119 |
Sistema a pilotaggio remoto
Piena integrazione con il CMS della nave
Equipaggiato con Radar Marittimo

PPA |
Sistema di combattimento integrato
Comunicazioni Sicure
Radar - IFF - EO/IR

Tecnologia e Innovazione per la Marina Militare Italiana

Garantiamo la più completa e avanzata gamma di prodotti per ogni esigenza operativa, logistica e di formazione grazie ai nostri sistemi multi-dominio, modulari e multi-missione.



leonardo.com

LEONARDO
TECHNOLOGY FOR A SAFER FUTURE

“L’onomastica navale deve ritenersi come un bene culturale immateriale”

I nomi delle navi

di Paolo Bembo, contrammiraglio (ris)*

Nel numero di aprile abbiamo parlato dei nomi dei primi due pattugliatori PPA - Multi Purpose Combat Ship Paolo Thaon di Revel (P430) e Francesco Morosini (P431).

Ora, invece, parliamo del terzo, il **Raimondo Montecuccoli** (P432), consegnato alla Marina nel 2023.

Ugo Foscolo pose alla base dell’incisione che apre la sua edizione degli Aforismi l’epigrafe: «Raimondo Montecuccoli. Con gli scritti rese eterno quanto aveva compiuto con le sue gesta». Si capisce quindi la difficoltà che si incontra nel sintetizzare la vita dell’illustre personaggio.

Nacque vicino Modena nel 1609 e fu avviato agli studi da Alessandro d’Este che pensava di farne un prelado. Egli, invece, si arruolò nell’esercito imperiale e nel 1629 Alfiere, crebbe rapida-



mente sino al massimo grado, partecipando alla guerra dei trent’anni (1618-1648), a quella di Castro (1643-1644) che vinse da comandante di una coalizione (Modena, Parma, Firenze, Venezia).

Sempre in comando, vinse la campagna di Polonia (1657-1659) e la guerra austro-turca (1663-1664), in cui, a capo di una coalizione cristiano-imperiale, sbaragliò il nemico sul fiume Raab.

Dal 1668 al 1680 presidente del consiglio di guerra di corte, fu alla guerra d’Olanda tra il 1672 e il 1675, battendo il celebre maresciallo francese Turenne. Lo scontro venne studiato negli anni successivi e sino a Napoleone, per la maestria strategico tattica in esso mostrata.

Sempre vittorioso in battaglia, il Montecuccoli fu anche buon diplomatico e prolifico scrittore. Fra le sue opere ricordiamo: Delle battaglie, Trattato della guerra, Dell’arte della guerra, Aforismi dell’arte bellica.

Morì a Linz nel 1680.

Aveva collezionato i seguenti titoli: Principe del Sacro Romano Impero e Duca di Melfi, Conte di Montecuccoli, Conte dell’Impero, Luogotenente generale e Feldmaresciallo; signore di Hohenegg, Osterburg, Gleiss e Haindorf; presidente dell’Imperial Consiglio Aulico Militare; Gran Maresciallo dell’Artiglieria e Fortificazioni; Governatore della Raab e Colonnello-proprietario di un Reggimento di Cavalleria; Reale Consigliere Segreto; Camerlengo e Cavaliere dell’Ordine del Toson d’Oro. Prima del P432, un incrociatore leggero, durante la Seconda guerra mondiale, portò il suo nome. Tale nave fu poi in servizio sino al 1964 come nave scuola. Negli anni tra il 2001 e il 2002, i pattugliatori d’altura della classe appena trattata furono preceduti da altri quattro, più piccoli, da 1.512 tonnellate.

E di essi, spesso protagonisti nel mostrare la bandiera italiana nei contesti più vari, parleremo nel prossimo incontro cominciando dal più anziano, il Comandante Cigala Fulgosi.



Adesso parliamo del quarto pattugliatore PPA - Multi Purpose Combat Ship: il **Giovanni delle Bande Nere** (P433), varato il 12 febbraio 2022 e la cui consegna è prevista quest’anno.

Chi ha dato il nome all’unità, nacque a Forlì nel 1498 da un ramo cadetto della famiglia Medici. Di carattere estremamente irrequieto, nel 1511 fu bandito da Firenze per l’uccisione di un coetaneo e nel 1513 fu iscritto nelle milizie pontificie di Leone X. Diciassettenne, in una rissa uccise un certo Brancaccio, militare certamente molto più esperto di lui, acquisendo notevole fama, anche se la cosa lo costrinse a cambiar aria, recandosi brevemente a Napoli e poi tornando a Firenze.

Il battesimo del fuoco lo ebbe nella guerra contro Urbino, nel 1516, in cui si mise in vista per la capacità di instillare nei suoi uomini disciplina e obbedienza. Riuscì anche a creare uno spirito di corpo assolutamente poco usuale per l’epoca.

In quella circostanza, ebbe modo di capire il tramonto della cavalleria pesante.

Quando poté organizzare un suo reparto lo rese quindi più snello e manovriero.

Dopo avere sconfitto, nel 1520, diversi signorotti marchigiani

ribelli, nel 1521, al comando di Prospero Colonna, operò a supporto di Carlo V, alleato di Leone

X, contro Francesco I di Francia. Nel dicembre del 1521, in lutto per la morte di Leone X, fece apporre le famose bande nere sulle sue insegne che erano a righe bianche e viola, cosa che lo fece passare alla Storia come Giovanni delle Bande Nere.

Nel 1522, riuscì a riconquistare da Bernardo de’ Rossi la contea che spettava alla sua sorellastra. In quell’anno, ora al servizio dei francesi, fu sia all’assedio di Pavia che alla battaglia della Bicocca.

L’anno successivo, lo troviamo nuovamente al servizio degli imperiali, sconfiggendo, nel 1524, sia i francesi che i temibili svizzeri che erano scesi in loro difesa, costringendoli a ripiegare precipitosamente fuori dall’Italia.

I cambi di campo, per i più vari motivi politici, erano all’epoca frequenti e il nuovo Papa, Clemente VII, anch’egli un Medici, dopo avere pagato i debiti di Giovanni, gli chiese di tornare al servizio dei francesi.

Nel 1525 venne ferito ad uno stinco ma dopo un’adeguata convalescenza riuscì a riprendersi.

In tale circostanza, avrebbe potuto entrare al servizio della

Serenissima Repubblica di Venezia ma a chi glielo chiedeva, da par suo, rispose: “Né a me si conviene per essere io troppo giovane, né ad essa perché troppo attempata”.

Nel 1526, invece, mentre combatteva contro i Lanzichenecchi, a Governolo, colpito alla stessa gamba da un falconetto (pezzo di artiglieria terrestre leggera), subisce l’amputazione della stessa; la cancrena che ne segue gli è però fatale.

Le sue spoglie, inizialmente tumulate nella chiesa di San Francesco a Mantova, sono, dal 1685, nella cripta delle Cappelle Medicee, a Firenze. Egli fu, senz’altro, fra i capitani di ventura, uno dei più coraggiosi, capaci e innovativi dell’epoca e, per molti versi, d’esempio sia ai contemporanei che alle successive generazioni.

*già responsabile del Notiziario della Marina, Rivista Marittima e Lega Navale.

In alto: ritratto di Giovanni delle Bande Nere, galleria sabauda, Torino (catalogo.beniculturali.it).

Pagina a fianco: ritratto di Raimondo Montecuccoli di proprietà del comune di Pavullo nel Frignano (Ilfrignanoimontecuccoli.it).

RAIMONDO MONTECUCCOLI

Ocean STORIES

*The Italian Navy
exhibition*



United Nations
Headquarters
New York, NY

June
05/16
2024



di Antonio Tasca, capitano di fregata, referente della Marina Militare per la mostra Ocean Stories.

New York, 5 giugno: "E' un piacere per me darvi il benvenuto insieme al capo di Stato Maggiore, ammiraglio Credendino, all'inaugurazione di questa significativa Mostra, che segna la giornata degli Oceani - 8 giugno - e oggi è anche la Giornata dell'Ambiente. Una perfetta occasione per riaffermare la nostra risolutezza nel proteggere gli oceani". Così l'ambasciatore Fabrizio Massari, alto rappresentante delle Nazioni Unite, ha espresso parole di apprezzamento per quanto la Marina Militare sta facendo per la protezione degli

Oceani e per il conseguimento degli obiettivi **Sustainable Development Goals, (SDGr)** ONU finalizzati a migliorare il mondo e l'intera umanità. Da oltre 160 anni la Marina Militare, con il suo personale e i suoi assetti operativi, è impegnata nella sorveglianza, protezione, studio, mappatura, ricerca scientifica del mare. Dal familiare Mediterraneo, alle regioni antiche, agli Oceani. Per testimoniare queste attività, molte delle quali tra i diciassette obiettivi (SDGs) delle Nazioni Unite per l'**Agenda 2030** per lo Sviluppo Sostenibile, la Marina ha voluto esporre una propria mostra multimediale. La mostra d'oltreoceano, allestita nella sede delle Nazioni

Unite (area *Delegates Entrances* riservata ai rappresentanti delle 193 nazioni che siedono all'Assemblea generale dell'ONU) porta il visitatore a vivere un'esperienza immersiva fatta d'immagini, video, suoni e infografiche digitali. La mostra multimediale (5-14 giugno) creata dall'Agenzia Magister Art e co-organizzata dalla Marina Militare con la Rappresentanza Permanente d'Italia all'ONU, si sviluppa lungo quattro aree tematiche: **Ocean Planet:** Una visione olistica dell'Oceano inteso come unico mare interconnesso, teatro di una storia eccitante, narrata da coloro che lo navigano e lo vivono giorno dopo giorno.



Tempo: come tempo, storia, condizioni meteorologiche come il ritmo del vento, le operazioni in mare. Le operazioni quotidiane della Marina Militare, quali il fischio del nostromo, il clutter del RADAR, il sibilo del vento. **Vespucci:** la terza area è dedicata all'Amerigo Vespucci con l'esposizione del modello in scala 1:25 e il video tridimensionale digitale elaborato dal Dipartimento di Architettura di Firenze in collaborazione con lo Stato Maggiore Marina. Vespucci non solo ambasciatrice italiana ma anche portatore di valori come l'uguaglianza, inclusione, educazione, addestramento, solidarietà e ospitalità. **Sailors leading:** la parte finale

della Mostra è dedicata al cuore della Marina Militare: la nostra gente. Una narrazione emozionale focalizzata sul ruolo guida umanitario e ambientale dei marinai. Attraverso un mosaico di volti, voci, date alle differenti professioni che formano la Marina Militare: marinai, aviatori navali, ingegneri, medici di bordo, palombari, sommergibilisti, forze speciali e operatori anfibio. La mostra è stata inaugurata il 5 giugno in una sala affollata da ospiti in rappresentanza pressoché di tutte le nazioni del mondo. Presenti oltre l'ambasciatore italiano alle Nazioni Unite, Fabrizio Massari (foto in basso), anche l'Assistente Segretario Generale

per l'Europa, l'Asia Centrale e le Americhe, Miroslav Jenca e l'ammiraglio di squadra Enrico Credendino, capo di Stato Maggiore della Marina che dopo aver salutato gli ospiti e ringraziato le autorità e le Nazioni Unite per questa preziosa opportunità ha detto: "Gli oceani regolano il clima e la vita sul nostro pianeta quindi insieme alle Nazioni Unite stiamo qui per testimoniare quanto fa il nostro Paese per gli obiettivi di sviluppo sostenibile. L'Amerigo Vespucci impegnato nel tour mondiale sarà ambasciatore ONU l'8 giugno per la giornata mondiale degli oceani issando a riva per questa speciale occasione, la bandiera ONU".





Le bandiere a riva del Vespucci
portatori di valori e messaggi universali

Bandiere a segno

*di Aurora Esposito
foto: Maurizio La Pera*



Da bambini, cresciamo pensando che sui grandi velieri sia possibile alzare solo la bandiera pirata oppure la bandiera bianca in segno di resa. In realtà, chiunque abbia mai passato del tempo in una città portuale, si sarà accorto, guardando le navi che arrivano da lontano o che spariscono all'orizzonte, che tutte issano bandiere diverse a seconda delle occasioni. L'impiego di alcune bandiere è stabilito da norme internazionali, mentre l'uso di altre sottende alla **cortesìa navale** e altre ancora invece sanciscono un particolare legame tra l'imbarcazione e l'istituzione rappresentata dall'insegna. Le navi militari, e tra queste il Vespucci, non fanno eccezione, anzi, hanno una vasta gamma di **bandiere che issano a riva** con orgoglio. Prima tra tutte, c'è la **Bandiera Navale**, che sul Vespucci si issa all'estremità del cassero, nella zona poppiera del veliero. Questa bandiera è costituita dal Tricolore Italiano sormontata al centro della banda bianca e dallo stemma araldico della Marina Militare. Dal lato opposto della nave, all'estremità prodiera del bompresso, si issa invece il **Jack**, una bandiera quadrata, assai più piccola di quella navale, suddivisa in quattro parti, in

rappresentanza delle Repubbliche Marinare - Venezia, Genova, Pisa e Amalfi - e che viene issata insieme alla Bandiera Navale solo alla fonda o in porto. Nell'estremità più alta della nave, in testa all'albero di maestra, viene esposta la **fiamma**, un guidone di foggia identica a quella della Bandiera Navale che non si ammaina mai né in porto né in navigazione e che rappresenta l'insegna di Comando del Comandante della Nave. È tradizione che la fiamma venga sostituita ad ogni cambio di Comando e **donata al Comandante** cedente come ricordo. Sugli alberi della nave vengono anche issate, all'occorrenza, le insegne di Comando, ovvero dei guidoni che indicano la presenza di determinate autorità o cariche a bordo del veliero: tra queste, ad esempio, le insegne per gli Ammiragli dei Comandi Sovraordinati e quelle per le cariche politiche, come i Ministri o gli Ambasciatori. Sulla stazione segnali sono predisposte cinque sagole, su cui si issano altre bandiere, previste dai regolamenti internazionali, segnatamente il **Codice Internazionale dei Segnali (C.I.S.)**, o della N.A.T.O., e che permettono le **comunicazioni tra navi**. Nella medesima posizione, si alza

il nominativo internazionale - per il Vespucci è **India, Alfa, Bravo, Juliet (IABJ)** - che si impiega in ingresso e in uscita dai porti per poter individuare in maniera univoca la nave, e la bandiera di cortesia della nazione ospitante, che si issa ogni qualvolta si transiti nelle acque territoriali di un altro Stato e che rappresenta, appunto, una cortesia nei confronti della nazione rivierasca attraverso le cui acque si naviga. Queste bandiere sono proprie delle navi della Marina Militare, ma Nave Vespucci ne possiede anche delle altre che le sono state consegnate nel corso della sua lunga storia da enti ed organizzazioni con le quali condivide i valori e delle quali è diventata portavoce. In particolare, la Nave è stata insignita nel 2007 del titolo di **Goodwill Ambassador dall'UNICEF**, di cui mostra fiera la bandiera, per essere vettore di un messaggio di pace, di convivenza e di rispetto reciproco. Nel 2021 ha ricevuto il vessillo dell'iniziativa dell'**UNESCO UN Decade of Ocean Science for Sustainable Development** e nel 2023 la bandiera dell'**International Maritime Organization (IMO)** e quella dell'**Associazione Marevivo**, forti testimonianze dell'impegno della nave nella tutela degli ecosistemi

marini e nella sostenibilità ambientale. A dimostrazione dell'impegno di Nave Vespucci per il sociale, infine, la Fondazione Francesca Rava e la ONG Visionando, associazioni impegnate nella tutela e nel supporto di categorie sociali più sensibili, con cui la Marina Militare ha un accordo di cooperazione, hanno consegnato i propri vessilli al veliero, così come la Società Dante Alighieri, che si occupa di diffondere la cultura italiana nel mondo. Ma c'è un'ultima bandiera a bordo delle navi della Marina che ognuno di noi spera non doverla mai vedere issata a riva: la **Bandiera di Combattimento**, in uso solo in guerra. Questa bandiera ha colori accesi; è realizzata con tessuti pregiati e viene consegnata a ciascuna nave all'inizio della vita operativa per essere poi conservata in un cofano ligneo nell'alloggio del Comandante. Quella del Vespucci fu donata il 15 ottobre 1931 dal gruppo UNUCI (Unione Nazionale Ufficiali in Congedo d'Italia) di Genova e, come da tradizione ancora in uso, consegnata nelle mani del più giovane Ufficiale di bordo. Insomma, ogni bandiera issata a riva, dispiegandosi al vento, racconta un pezzo di storia della nave e del suo equipaggio... e su Nave Vespucci, le bandiere hanno tantissimo da raccontare!

Nel cuore del pensiero strategico della Marina USA

Naval War College

L'intervista al Presidente Rear Admiral Peter Garvin

di Massimo Petricca ed Edoardo Luzzi



Il Rear Admiral Peter Garvin è il Presidente del Naval War College, con una carriera nell'Aviazione della Marina Statunitense. Laureato con merito presso la U.S. Naval Academy nel 1989 in Ingegneria Aerospaziale (indirizzo Astronautico), ha ricevuto un Master of Science in National Security Strategy dal National War College, nel 2005. Il R.A. Garvin ha frequentato il Massachusetts Institute of Technology Center for International Studies nel 2015, Seminario XXI, completando corsi in sicurezza internazionale, leadership, e pensiero strategico, presso la Syracuse University, Harvard, la University of South Carolina, e quale membro militare presso il Council on Foreign Relations.



Established in 1884 by Rear Admiral Stephen Bleeker Luce, the Naval War College (NWC) educates and develops today's military leaders and civilian officials through rigorous studies, strategic simulations, and practical learning experiences related to matters of state, conduct, or prevention of conflict.

It remains a pivotal Institution shaping global maritime and strategic studies with a curriculum that revolves around strategic-military insights, geopolitical decision-making analysis, and operational planning.

It equips future leaders to tackle contemporary and prospective security challenges.

Through a blend of rigorous individual study using diverse textual and multimedia resources and expert-led lectures, students hone critical thinking skills. Seminars facilitate collective learning on strategy, national security, foreign policy, and operational planning. From historical examination to simulation and wargaming sessions addressing strategic, operational, and multi-domain crises, students develop analytical, strategic, and decision-making acumen.

Additionally, students have the option to pursue specialized elective courses spanning historical, geopolitical, ethical-moral, strategic, and logistical themes. Complementing this, the Leadership in the Profession of Arms module fosters leadership development through experiential sharing and self-assessment. Rear Admiral Peter Garvin, the President of NWC, will now provide insights into its core principles and objectives.



In the Naval War College, you address the art of war and leadership through a critical analysis of the historical conflicts in the world. How does this relate to the present, and what are the future challenges for the Naval War College?

First, thank you for chatting with me. I very much appreciate this opportunity. The Critical analysis represents the foundations upon which we can build our interpretation of present challenges, stimulating what we can define as "intellectual agility". On the matter, the next Academic Year will see a curriculum enriched by a new course named "Perspectives on Modern Warfare", aimed at integrating new concepts and discussing different perspectives among students and guest speakers. The purpose is to keep up with the technology and the changing character of modern warfare, as well as with our adversaries' strategic options.

Fondato nel 1884 dal contrammiraglio Stephen Bleeker Luce, il Naval War College (NWC) educa e istruisce i leader militari e i funzionari civili attraverso studi e simulazioni strategiche connesse alle questioni di Stato, alla condotta o alla prevenzione di conflitti. Il NWC rappresenta ancora oggi il centro del pensiero marittimo e strategico mondiale con un corso di studi strutturato su approfondimenti strategico-militari, analisi dei processi decisionali in materia di geopolitica e pianificazione di livello operativo. Queste tematiche consentono di preparare i futuri leader ad affrontare le sfide alla sicurezza internazionale, presenti e future. Il metodo di studio include intense sessioni di apprendimento individuale, attraverso testi e risorse multimediali, alle quali si affiancano lectures di approfondimento tenute da un corpo docenti altamente qualificato. Ciò permette di acquisire le capacità per lo sviluppo del pensiero critico, ampliato durante seminari di confronto e apprendimento collettivo in materia di strategia, sicurezza nazionale, politica estera e pianificazione operativa. Partendo da un'approfondita analisi storica sulle tematiche geopolitiche e militari, si giunge allo svolgimento di sessioni di simulazione e wargaming, applicate a situazioni di crisi e di conflitto a livello strategico-militare, operativo e multidominio, sviluppando capacità analitiche, strategiche e decisionali. I frequentatori hanno inoltre l'opportunità di seguire un programma di approfondimento facoltativo per ciascun trimestre, denominato elective course, scegliendo tra tematiche di carattere storico, geopolitico, etico-morale, strategico e logistico. Il modulo di Leadership in the Profession of Arms completa la formazione attraverso un intenso programma dedicato allo sviluppo delle qualità di Comando, tramite la condivisione di esperienze e l'autovalutazione. Entriamo nel cuore del Naval War College dando la parola al Presidente, rear admiral Peter Garvin.

Al NWC, si affronta l'arte della guerra e la leadership attraverso un'analisi critica che parte dai conflitti storici nel mondo. Come si collega tutto questo al presente e quali sono le sfide future? Per prima cosa, lasciate che vi ringrazi per dialogare con me; apprezzo molto questa opportunità. L'analisi critica costituisce le fondamenta sulle quali costruire l'interpretazione delle sfide attuali, stimolando quella che possiamo definire "agilità intellettuale". Nel prossimo Anno Accademico il curriculum verrà anche arricchito dal nuovo corso di "Perspectives on Modern Warfare", mirato all'integrazione di nuovi concetti, discussione delle diverse prospettive tra studenti ed esperti esterni, per rimanere al passo con la tecnologia, il mutevole carattere dei conflitti moderni, e con le opzioni strategiche a disposizione dei nostri avversari.



“
I leader che educiamo rappresentano i *warfighters*, che dovranno essere in grado di operare in scenari futuri mutevoli e di elevata complessità, sfruttando il pensiero critico quale vantaggio asimmetrico per mantenere l’iniziativa e prevalere sugli avversari

Rear Admiral Peter Garvin



In September 2023, the NWC hosted the International Seapower Symposium, emphasizing the utmost importance of dialogue and confrontation in the international community. How do you see the primary role of the Naval War College in maritime studies, and how does the international student component play in this context?

This year, the International Seapower Symposium brought together 174 delegates from 91 countries, including the heads of 75 Allied and Partner Navies, representing a superb occasion to work together and address present maritime challenges. Additionally, every year since 1956, the Naval Command College and the Naval Staff College host 100-120 Officers from approximately 60 different countries to interact and grow together through common learning, shared understanding, and exchange of diverse thought. This follows the motto of our International Programs, Building Ships: RelationShips, PartnerShips, and, of course, FriendShips.

The NWC is directly under the US Chief of Naval Operations. This is a wise proviso and puts into the hands of the CNO a very powerful instrument. How does the NWC mission support the Navy in current security challenges, and what does it mean for your country?

Admiral Lisa Franchetti described three specific priorities: Warfighting, Warfighters, and the foundations that support them.

I can say that the Naval War College contributes to the entire triad with its mandate of “Educating tomorrow’s leaders and supporting today’s decision-makers”.

Specifically, the leaders we educate represent the warfighters, who will need to be able to operate in rapidly changing environments, navigating through high complexity, where they will use their critical thinking as an asymmetric advantage to gain initiative and prevail over our adversaries.

Informing today’s decision-makers represents Warfighting, the contemporary interpretation of the art of war, shouldered by three lines of effort: education, research, and outreach.

Our ability to conduct complex wargaming, together with other research elements like the China Maritime Studies Institute, Russia Maritime Studies Institute, Stockton Center for International Law, and our advanced research programs, truly helps us analyze current and future conflicts to deliver decisive combat power in a Joint, Combined, and multinational construct.

This provides added value for our country, as we can have stable, solid, and trustworthy relationships while our adversaries can only count on transactional and volatile relations.

Nel settembre 2023, il NWC ha ospitato il National Seapower Symposium, sottolineando l’estrema importanza del dialogo e del confronto nella comunità internazionale. Come interpreta il ruolo primario del NWC negli studi marittimi, e che ruolo ha la componente studentesca internazionale in questo contesto?

Quest’anno l’International Sea Power Symposium ha riunito 174 delegati da 91 nazioni, inclusi i vertici di ben 75 marine amiche e alleate, rappresentando un’eccellente occasione per lavorare insieme e discutere delle sfide presenti nel dominio marittimo attuale. Oltre a questo, dal 1956, ogni anno il Naval Command College e il Naval Staff College ospitano 100-120 ufficiali da circa 60 Paesi diversi, un’opportunità per interagire e crescere studiando e comprendendo insieme, condividendo diverse prospettive. Ciò ricalca perfettamente il motto dei nostri programmi internazionali, ovvero “Building Ships”: RelationShips, PartnerShips, e naturalmente FriendShips.

Il NWC è alle dirette dipendenze del Capo delle Operazioni Navali della Marina statunitense. Questa predisposizione organizzativa mette uno strumento straordinario a disposizione del vertice della vostra Forza Armata. In che modo la missione del NWC supporta la Marina Americana nelle attuali sfide alla sicurezza e cosa significa per il vostro Paese?

L’Ammiraglio Lisa Franchetti ha descritto tre specifiche priorità: Warfighting, Warfighters e le fondamenta che supportano entrambi. Il NWC contribuisce all’intera triade attraverso il suo mandato di “Educare i Leader del domani e informare gli attuali decision makers”. Nello specifico, i leader che educiamo rappresentano i Warfighters, che dovranno essere in grado di operare in scenari futuri mutevoli e di elevata complessità, sfruttando il pensiero critico quale vantaggio asimmetrico per mantenere l’iniziativa e prevalere sugli avversari. L’attività informativa rivolta ai decision makers rappresenta invece il Warfighting, l’interpretazione contemporanea dell’arte della guerra, supportata dalle fondamenta comuni nei nostri programmi, ovvero educazione, ricerca e coinvolgimento esterno. La capacità di condurre wargames ad alta complessità, e il contributo dei nostri poli interni di ricerca quali il China Maritime Studies Institute, il Russia Maritime Studies Institute e lo Stockton Center per il Diritto Internazionale, rappresentano un ausilio fondamentale per l’analisi dei conflitti presenti e futuri, utili a proiettare lo strumento militare in maniera decisiva, in ambiente Joint, Combined e multinazionale. Questo rappresenta il vero valore aggiunto per il Paese, e consente di instaurare relazioni stabili basate su solide basi e fiducia, mentre gli avversari possono contare solo su relazioni di convenienza e molto più volatili.

La formazione avanzata internazionale La Marina al Naval War College

di Alessandro Busonero

Il 14 giugno, con la *graduation ceremony* svoltasi alla presenza del Rear Admiral Peter Garvin, Presidente del Naval War College, e dell'Ammiraglio Scott Swift, già Comandante della Flotta statunitense del Pacifico, il Capitano di Vascello Massimo Petricca e il Capitano di Corvetta Edoardo Luzzi hanno completato brillantemente gli studi frequentando rispettivamente il *Naval Command College* e il *Naval Staff College*, al termine di un intenso periodo di studi trascorsi all'interno del Naval War College di Newport (Rhode Island, USA).

Nel corso della cerimonia, il comandante Luzzi ha ricevuto il riconoscimento del Rear Admiral Joseph P. Strasser *International Leadership Prize*, unitamente al riconoscimento dell'*High Distinction nell'International Masters of Arts Program*, assegnato all'Ufficiale dello Staff College con i risultati accademici migliori tra tutti gli studenti Statunitensi e Internazionali.

Il percorso formativo seguito dai nostri Ufficiali presso il *Naval War College* rientra nei programmi di studio internazionali della US Navy, indirizzati

verso la formazione avanzata di Ufficiali Superiori, provenienti da oltre 40 nazioni, in un contesto accademico di assoluta eccellenza, con molteplici interazioni e occasioni di confronto. Entrambi i corsi comprendono inoltre la conoscenza diretta delle principali Istituzioni militari e governative Americane, attraverso la partecipazione ai cosiddetti *Field Study Program (FSP)*, svolti nei vari Stati dell'Unione; attività che permettono di entrare nel cuore del processo decisionale e istituzionale americano, alla luce dell'attuale contesto geopolitico. La parola ai nostri frequentatori.

Massimo Petricca, capitano di vascello.

Come è stata l'esperienza al Naval War College durante questo anno di studi?

Un'esperienza unica, altamente stimolante.

Il Naval War College, il più antico tra gli Istituti di formazione delle Forze Armate statunitensi, rappresenta ancora oggi il fulcro del pensiero marittimo strategico internazionale. La tradizione che caratterizza questo Istituto permette di approfondire gli studi e acquisire un inestimabile patrimonio culturale sul Potere Marittimo, sulle operazioni joint e multidominio e sul processo decisionale a livello strategico.



Quali attività svolte nell'ambito del College ritiene abbiano rappresentato un valore aggiunto a livello professionale?

Il Command College richiede un notevole impegno attraverso i tre principali seminari che lo compongono, il modulo di leadership e le diverse tematiche di approfondimento.

Un ulteriore valore aggiunto è rappresentato dalla varietà di partecipazione dei frequentatori statunitensi, provenienti da tutte le Forze Armate e dalle Agenzie correlate al Dipartimento di Difesa e di Stato Americano. Le interazioni con le principali Istituzioni militari e governative statunitensi contribuiscono infine ad approfondire la strategia americana nel contesto geopolitico.

La Marina italiana ha sviluppato una cooperazione e un'interoperabilità molto avanzata

con la US Navy. Ritiene che la partecipazione al Naval War College possa essere un elemento essenziale di questa cooperazione e possa favorire una maggiore intercambiabilità con la US Navy?

Negli ultimi anni, la Marina Militare ha incrementato l'interoperabilità con la US Navy in molti settori, a partire dalle attività addestrative e operative con i Carrier Strike Group e con le altre unità americane. Ciò si inquadra nel più ampio spettro di cooperazione e alleanza con la US Navy, che abbraccia anche il settore industriale e, ad esempio, lo sviluppo dei velivoli di nuova generazione.

La presenza italiana nel Naval War College è molto apprezzata in tutti i consessi e nelle Istituzioni americane e consente di mantenere un eccellente punto di osservazione all'interno del - fulcro del pensiero strategico statunitense -, anche alla luce dell'odierno scenario internazionale.

Edoardo Luzzi, capitano di corvetta.

Cosa è cambiato dopo questa esperienza? Come pensa possa averla resa un miglior professionista al servizio del nostro paese?

Il corso di studi è per molti versi illuminante, permettendo al contempo lo sviluppo delle capacità di analisi critica e interpretazione degli attuali scenari geopolitici, grazie ad un corpo docenti di



primissimo ordine. Nel mio caso, l'ulteriore sviluppo di capacità di dialogo e confronto accademico, anche su tematiche delicate e di rilievo, ha rappresentato il vero valore aggiunto in vista dei futuri incarichi all'interno della Marina Militare.

Ha ricoperto l'incarico di Presidente nella Classe del Naval Staff College 2024, cosa può dirci di questa esperienza con colleghi e parigrado di oltre 40 nazioni diverse?

L'aspetto che ritengo più importante sottolineare è come, all'interno di una classe di individui professionalmente molto preparati e competitivi, si sia comunque creato un sano spirito di collaborazione e dialogo, grazie a un comune senso di appartenenza in quanto ufficiali di Marina e nel più ampio contesto della cultura marittima.

Cosa vuol dire per lei rappresentare l'Italia e la Marina in un contesto internazionale? Ha riscontrato interesse nella nostra cultura e nel nostro ruolo di una delle nazioni di riferimento in Europa?

Ho riscontrato un vivo interesse verso molteplici aspetti della nostra cultura e verso quanto si può definire il "carattere" della nostra nazione.

L'Italia viene percepita come un attore primario nel contesto del Mediterraneo Allargato, anche alla luce dell'evoluzione delle minacce per la sicurezza Europea, dei più recenti scenari di crisi, e del ruolo nazionale nella politica delle alleanze in ambito NATO e UE.





BRIGATA MARINA SAN MARCO

Efficienza ELETTRONICA

Il Laboratorio Telecomunicazioni del Reparto Tecnico di Mesagne (Brindisi) garantisce la piena efficienza di tutti gli apparati elettronici dei nostri "Leoni"

di Fabio Cisternino, ufficiale del Reparto Tecnico Polo Manutenzioni di Mesagne

Le operazioni militari anfibe si basano soprattutto sull'ardore, sulla preparazione e sulla pianificazione di un'azione in territorio ostile da parte della *Landing Force*; tuttavia, l'efficienza dei mezzi, degli apparati di comunicazione, delle attrezzature che la tecnologia mette a disposizione del fuciliere, rappresenta un elemento imprescindibile per la buona riuscita di ogni singola missione.

Nell'era in cui l'elettronica supporta l'uomo nelle più disparate attività, anche e soprattutto nel campo militare, i nostri fuciliere di Marina

hanno a che fare con sofisticate apparecchiature tattiche, mezzi di comunicazione e sofisticati ausili visivi: tutte apparecchiature che hanno al loro interno *hardware* e *software* molto complessi per impedire al nemico di "ascoltare e vedere" l'azione in svolgimento sul campo. In pratica, i *war games* che eravamo abituati a vedere al cinema vent'anni fa, sono da considerarsi ormai una realtà nella quale l'elettronica gioca un ruolo di assoluto rilievo. Avere apparati sempre innovativi, aggiornati ed efficienti permette di essere sempre in posizione predominante

rispetto a tutte le altre forze in campo. Lo sanno bene i tecnici specializzati del Laboratorio Telecomunicazioni (TLC) di Mesagne, componente inquadrata all'interno del Reparto Tecnico del Quartier Generale della Brigata Marina San Marco che, col suo operato, garantisce la piena efficienza di tutti gli apparati elettronici in dotazione ai nostri "Leoni". La squadra è composta da tecnici specializzati in elettronica, informatica, telecomunicazioni, comunicazioni satellitari e gestisce, ripara e manutiene, oltre a gli apparati in dotazione



a ogni fuciliere di Marina, anche quelli installati sui mezzi tattici, nei posti Comando campali e mobili e sulle navi dove gli uomini e le donne del San Marco si trovano ad operare; in caso di necessità, una "squadra a contatto" può essere distaccata al fine di fornire, in proiezione, il necessario supporto tecnico all'elemento di manovra. L'esercitazione semestrale "Mare Aperto" della Squadra Navale fornisce il banco di prova ideale dove, presso il poligono di Capo Teulada (Sud Sardegna), i tecnici elettronici del Reparto Tecnico, sono egregiamente riusciti a dare

supporto in tutte le complesse fasi delle operazioni, contribuendo fattivamente alla riuscita dell'esercitazione ricevendo attestati di stima delle autorità politiche e militari intervenute. La vasta preparazione professionale del personale ha permesso anche di acquisire competenze tecniche nel campo delle apparecchiature commerciali di cui sono dotati i vari comprensori della Brigata. Infatti, il Laboratorio gestisce i sistemi di videosorveglianza, il sistema di telefonia militare, gli apparati elettronici commerciali, le reti e i personal computer installati negli uffici della Brigata

Marina San Marco, garantendo interventi pressoché immediati che permettono di mantenere un elevato *standard* di efficienza. Sempre proiettato verso il futuro, il Laboratorio elettronico del RTPM di Mesagne sta acquisendo ulteriori conoscenze e mezzi per la manutenzione e l'*upgrade* degli apparati digitali di ultima generazione e recentemente è diventato il secondo laboratorio europeo capace di poter gestire *in house* la manutenzione degli apparati radio portatili di fabbricazione americana "Harris", raggiungendo così un altro importante traguardo.



Odore di neoprene

di Michele D'Avino*

Gli odori sono come la musica, quando li senti, il cervello ti riporta immediatamente indietro nel tempo, e ti ritrovi catapultato nel passato rivivendo immediatamente le esperienze pregresse.

Aprondo l'armadietto e indossando la muta ritorno immediatamente indietro e mi ritrovo in quel lunedì freddo e nuvoloso, quello trascorso a Le Grazie (La Spezia) a settembre del 1999. Eravamo tutti un po' tesi: iniziava oggi il corso OSSALC (Operatore Servizio Sicurezza Abilitato lavori in Carena), un corso che avrebbe portato, gli idonei, al tanto desiderato e ambito brevetto sub militare.

Dopo le prime pratiche di routine, al COMSUBIN, il Comando Subacquei e Incursori della Marina Militare, iniziano le prove nella "vasca" (una vasca in vetro, che permetteva agli istruttori di verificare l'operato degli allievi al suo interno), simile a quella utilizzata dai maghi che fanno il numero dell'immersione legati, ma solo molto più in grande. Una delle tante prove era quella di rimanere in apnea, a bocca aperta e senza mascherino, per un minimo di 1 minuto, guardando attraverso il

vetro l'istruttore che dava il via prendendo i tempi. Ricordo che appena iniziata la prova, i miei occhi fissavano l'istruttore, la visione era ovviamente difficile visto l'assenza del mascherino, cercavo di percepire quanto tempo ancora mancasse al termine minimo per superare la prova. Quei secondi sembravano non passare mai, i battiti iniziavano a aumentare, l'aria iniziava a mancare e i miei occhi diventavano sempre più grandi, assumendo la caratteristica forma interrogativa, aspettando il cenno dell'istruttore che riportava il raggiungimento del tempo minimo superato. Purtroppo quel segno non arrivò, e dopo tutto lo sforzo sopportato, mio malgrado, dovetti uscire fuori come un pallone che dal fondo schizzava su, chiedendo, appena fuori, con lo stato d'animo di chi ha appena

perso la sua battaglia, il tempo ottenuto.

Quando l'istruttore, compiacendosi, riportava il tempo di 2 minuti e 11 secondi, provai prima un senso di stupore, poi rabbia (per la beffa subita) e infine gioia: potevo continuare il corso che mi avrebbe fatto brevetteggiare ed entrare nella grande famiglia dei Subacquei della Marina Militare.

Ogni mattina si iniziava con una corsa, tutti in gruppo, con in testa al gruppo l'istruttore, che decidendo il passo da tenere, dal Varignano ci guidava sulla strada provinciale per Portovenere, o per La Spezia, a seconda la decisione, secondo me dettata dal momento, di svoltare a destra o a sinistra uscendo dal paese.

Solo raramente capitava che anziché la corsa, l'allenamento diventasse una seduta in palestra (e lì ringraziavo la pioggia, che mi dava la possibilità di non arrivare distrutto al traguardo, puntualmente in ritardo).

Subito dopo la doccia e la colazione, il corso prevedeva le prove in acqua, ed è qui che inizia a diventare parte integrante della giornata, e poi nella vita professionale, l'odore del neoprene, il materiale con cui le mute sono realizzate, un odore che ogni subacqueo porta con sé e che lo lega alle attività lavorative di una vita.

Entrare nella cala sub, preparare l'attrezzatura, indossare la muta, era una cerimonia quasi sacra, l'odore del neoprene diventava ormai parte della giornata, la muta come una divisa che onorava il nostro lavoro.

Dopo le varie prove in acqua, la giornata si concludeva sempre con una sessione di nuoto pinnato (nuoto sul dorso con zavorra e pinne) lungo i flangi flutti delle ostruzioni del porto, dove un gommone ci dava supporto,

e il gruppo si faceva sempre più coeso e motivato.

Nell'iter formativo previsto per il conseguimento del brevetto, una volta a settimana era prevista attività di immersione addestrativa notturna, immersione senza ausilio di illuminazione subacquea che portava l'operatore a trovarsi immerso in mare, completamente al buio, a doversi orientare su un fondale che non vedeva e con cui aveva solo il contatto fisico (contatto necessario per evitare di trovarsi emerso, suo malgrado, senza percepire che aveva iniziato una risalita involontaria).

Al termine della notturna, tutti insieme si cenava a mensa, e iniziava da parte degli istruttori un de-briefing relativo all'andamento del corso durante tutta la settimana, e usanza voleva, che se un istruttore brindasse alla salute di uno degli allievi, era perché quell'allievo non era riuscito a superare la settimana e lì terminava il suo corso.

Ogni volta che un istruttore prendeva in mano il bicchiere, per gli allievi era motivo di terrore e ansia.

Finalmente arriva il giorno delle due ultime prove, prove che avrebbero deciso il termine del corso e la concessione del tanto agognato brevetto: una prova era il nuoto pinnato e l'altra la corsa degli 8 km.

Partiti in 25 aspiranti alla fine soltanto in 8 siamo riusciti a diventare operatori sub. Una delle esperienze più dure e gratificanti della mia carriera militare, un'esperienza che mi ha portato un senso di appartenenza a un gruppo di élite.

**Segretario della Seconda Squadriglia Pattugliatori, brevetteggiato OSSALC.*



Museo Storico Navale di Venezia:

Mare nel museo

*di Mariarosaria Lumiero,
ufficiale della riserva selezionata,
giornalista.*

Rendere più palese quanto in ogni tempo sia stato ardito lo spirito navale italiano. Sulla base di queste parole è nato nel 1919 il Museo Storico Navale di Venezia, uno dei musei più antichi al mondo. Le sue origini, infatti, si ritrovano nell'antico Arsenale di Venezia, "il più insigne monumento storico navale che esiste in Italia". Nel 1964, il

museo fu trasferito in un edificio che fu ancora prima un granaio della Repubblica di Venezia. Un'area molto vasta che custodisce autentici cimeli di storie e guerre sul mare. Quattro piani, oltre quaranta sale e circa sei mila metri quadri di storia della marittimità italiana. Al direttore, capitano di vascello Maurizio Loi, il racconto di queste mura narranti.

Direttore Loi come ha origine il Museo Storico navale di Venezia?

Oggi il Museo, luogo di memoria storica ed espositiva, si trova in uno dei più antichi granai della Repubblica di Venezia, in Campo San Biagio, ma le sue origini risiedono nell'Arsenale di Venezia che nel '600 diede vita alla sua antenata: la casa dei modelli.

Qui vi era la raccolta di tutte le navi costruite, ovvero, gli attuali disegni tecnici. Nel 1797 la casa dei modelli fu saccheggiata e molto materiale si smarrì.

Furono gli austriaci, successori dei francesi rivoluzionari, a recuperare e custodire i cimeli ritrovati e, nel 1866, quindi al termine del dominio austriaco, a collocarli nel "Museo dell'Arsenale".



Come si presenta ai visitatori questo gioiello della Marina Militare?

Il Museo si sviluppa su quattro piani e ben 42 sale espositive. Ad accogliere i visitatori, all'ingresso, il monumento del Canova ad Angelo Emo, Capitano delle Navi, e un Siluro a Lenta Corsa (SLC), il cosiddetto "maiale" (foto in basso). Vogliamo rappresentare, subito all'ingresso, al visitatore un passaggio di consegne fra la marineria della Serenissima, personificata dal condottiero, e quella moderna raffigurata degli eroi dell'attacco subacqueo alla flotta inglese ad Alessandria d'Egitto (1941).

Questo "passaggio di consegne" è in effetti ispiratore di tutto il percorso espositivo che si sviluppa non solo sui cinque piani del Museo, ma anche all'interno del Padiglione delle Navi e nell'ex Sommersibile Dandolo.

Al piano terra, unitamente a cannoni, bombarde, vi sono anche un barchino esplosivo, una centrale di tiro, parti di sommergibili, palle di pietra e ancore.

Al primo piano è possibile vedere la maggior parte dei cimeli e dei modelli navali del periodo repubblicano e degli antichi Stati italiani pre-unitari.

Il secondo piano illustra l'evoluzione della tecnica navale dopo l'Unità d'Italia e, in particolare, il transito epocale dalla vela al motore, dal legno al ferro, sino ad ammirare la rassegna dei modelli delle navi appartenuti alla Regia Marina ed alla successiva Marina Militare Italiana. Sempre al secondo piano, oltre ad una sala dedicata ad una collezione di divise, due apposite sale ricordano le due guerre navali sostenute dalla Regia Marina contro l'Impero austro-ungarico, in particolare la battaglia di Lissa e gli eroici episodi navali della Prima guerra mondiale.

Vi sono delle particolarità al suo interno?

Molte direi. In una delle salette di passaggio è ospitato un modello del Bucintoro, ritenuto il più verosimile poiché realizzato dagli stessi arsenalotti che armavano la famosa nave, e quello della corazzata Roma affondata nel settembre del 1943. Inoltre, le collezioni del terzo e quarto piano non sono guidate da una tematica, infatti, si denotano come raccolte a sé stanti.

Sono esposti, senza un preciso filo conduttore tematico o temporale, modelli navali della marineria commerciale italiana, ex voto della Madonna dell'Arco di Pompei, una feluca napoletana settecentesca, tutti cimeli comunque che riconducono e mostrano la marineria italiana e la vocazione marittima della nostra nazione.

Quali sono le sale principali?

La sala con i modelli delle giunche cinesi della raccolta di Etienne Sigaut, le sale dedicate alle imbarcazioni tradizionali della laguna veneta, la cosiddetta Sala svedese, dedicata ai rapporti navali e industriali fra Italia e



Il Museo Storico Navale (MUNAV) è di proprietà del Ministero della Difesa che, attraverso la Marina Militare, custodisce i valori e la cultura della Forza Armata.

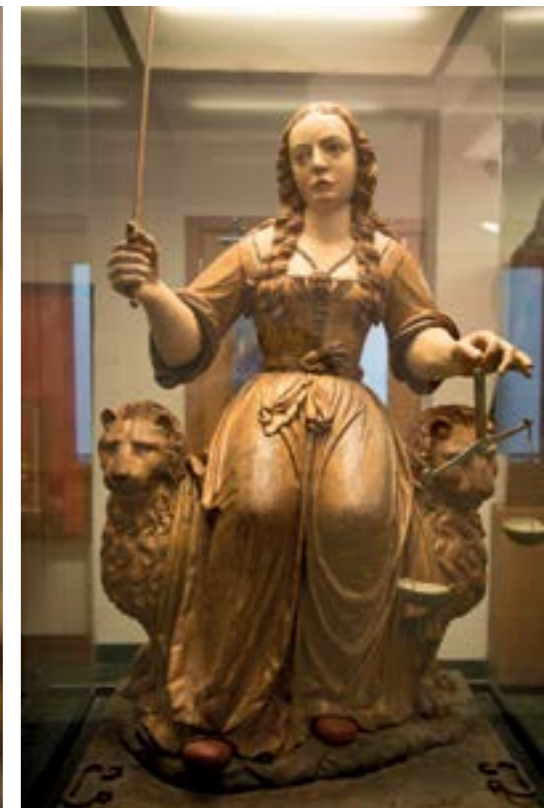
È inserito nel circuito dei 15 Musei Militari affidati a Difesa Servizi dalle Forze Armate ed è il più importante museo navale in Italia: un'area espositiva di 6000mq dove è possibile immergersi nella gloriosa storia marittima di Venezia e salire a bordo del sommergibile Enrico Dandolo (in foto).

Svezia, e un'appendice museale che prende il nome dalla proprietaria della collezione, Roberta di Camerino, oppure, detta sala delle conchiglie, in cui è esposta appunto una raccolta malacologica che, pur non avendo alcun rapporto diretto con le navi, risulta eccezionale per il numero di conchiglie esposte e, ovvia-

mente, per lo stretto legame che rappresenta con il mare e le sue incommensurabili risorse. Il visitatore esperto e appassionato non potrà, infine, non consultare la biblioteca del museo, ricca di pubblicazioni, libri, documenti, piani di costruzione e fotografie storiche, spesso particolari perché unici esemplari.



Scopri il Museo Storico Navale di Venezia (munav.it):



La velocità di uno scafo

Dedurre la velocità dalla lunghezza di uno scafo

di Cristiano Bettini,
ammiraglio di squadra (r)

Credo che tutti voi, osservando una barca a vela d'altura dislocante (cioè dotata di chiglia fissa e non planante tranne che in condizioni particolari) mentre naviga, vi siate chiesti talvolta a quale velocità procedesse. Le potenzialità velocistiche di una barca a vela sono condizionate dalla sua lunghezza al galleggiamento, quella cioè della barca al livello della superficie marina, sia che la barca sia dritta che sbandata. (fig.1)

Questo avviene perché l'energia generata dalla spinta del vento, in parte fa avanzare la barca,

in parte viene dissipata lungo lo strato di separazione dove aria e acqua si incontrano, cioè in superficie, creando un'onda principale, la cui lunghezza aumenta con la velocità della barca, e altri treni di onde minori, diagonali e trasversali. (fig. 2) Quando l'onda principale creata ha la stessa lunghezza della barca, tra due creste, la barca avrà raggiunto la sua velocità massima in relazione alla propria lunghezza; quindi più lunga e la barca, maggiore è la sua massima velocità teorica, cioè solo potenziale, indipendentemente da altri parametri dimensionali

(si usa dire che "la lunghezza corre"). Infatti nel momento in cui la barca superasse tale velocità, la poppa, non più sostenuta dall'onda, si sederebbe nel cavo dell'onda che segue la cresta poppiera e la barca rallenterebbe immediatamente sollevando la prua, anche se la forza che la spinge rimane la stessa (fig.3). Quando la barca è in grado di esprimere continuamente la sua massima velocità, questo fenomeno è osservabile a intervalli regolari, ma un buon timoniere sa che non conviene navigare in questo modo ma è meglio tenere la barca al limite



Fig. 1: la lunghezza al galleggiamento (Lwl) e l'onda che corrisponde alla massima velocità della barca.

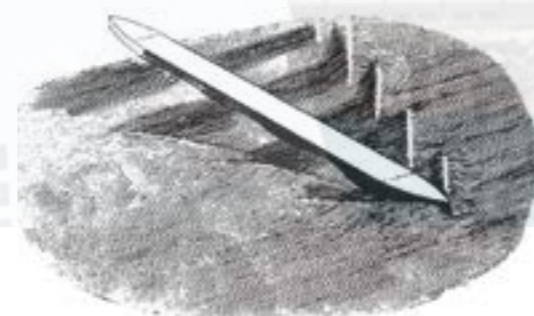


Fig. 2: disegno originale di fine '800 di W. Froude del sistema ondoso creato dal moto di uno scafo.

di tale condizione, appena sotto la massima velocità possibile per quella andatura. (fig.4). Ciò significa che anche la sola osservazione ottica, conoscendo la lunghezza al galleggiamento di una barca ci consente di dedurre la velocità? Con buona approssimazione sì ma, come abbiamo detto, conta la lunghezza al galleggiamento, che con lo sbandamento normalmente aumenta e le barche

da regata sfruttano ampiamente questo principio per aumentare la loro velocità, soprattutto di bolina, quando la barca è più sbandata (fig.5). Tutto ciò non vale per le barche plananti che non avendo il problema della resistenza d'onda, come le piccole derive o scafi maggiori disegnati per questo, possono superare la propria velocità caratteristica. Esiste anche una semplice

formula che ciascuno potrà divertirsi a sperimentare, che consente di calcolare la massima velocità teorica (in nodi), conoscendo la lunghezza al galleggiamento: $V_{max} = 2,43 L$, dove L è appunto la lunghezza al galleggiamento (in metri); così, ad esempio, una barca dislocante di lunghezza al galleggiamento di 9 metri potrà raggiungere una velocità massima di $2,43 \times 3 = 7,29$ nodi.



Fig. 3: scafo classico alla massima velocità per la sua lunghezza, desumibile dalla posizione dell'onda.



Fig. 4: questo scafo in regata sta navigando in modo ottimale, poco al di sotto della sua massima velocità possibile.



Fig. 5: due scafi in regata che aumentano sbandando la loro lunghezza al galleggiamento

In Oceano Pacifico le cause del surriscaldamento globale

El Niño

Come cambia la vita e l'economia su scala mondiale.

di Emanuele Scigliuzzo

C'era una volta la stagione calda, quella che tutti aspettavamo dopo inverni rigidi e piovosi durante i quali la primavera segnava un passaggio significativo verso l'attesa estate. C'erano una volta le quattro stagioni con date di inizio e fine che davano delle certezze. C'erano, appunto.

Il grado di calore del globo è in costante crescita per diversi fattori come l'aumento dei gas serra, dovuti all'attività dell'uomo, ma anche a fattori naturali che caratterizzano la vita del pianeta con un alternarsi di *trend* con fasi di surriscaldamento e viceversa. Quello che quest'anno ha contribuito in modo determinante ad accrescere ulteriormente i livelli registrati sul termometro è stato El Niño, un evento climatico che si verifica nell'Oceano Pacifico, con una ciclicità media di cinque anni.

I presupposti con cui questo

fenomeno si palesa, hanno in genere una frequenza che può andare dai 4 ai 7 anni e infatti, la sua presenza si è registrata l'ultima volta nel 2016. El Niño, che è il riscaldamento delle acque nell'Oceano Pacifico nella zona tropicale centrale e orientale, tradotto significa "Il bambino" e deve il suo nome al fatto che la sua intensità diventa maggiore nel periodo natalizio.

I suoi effetti, per alcuni esperti accentuati dai cambiamenti climatici aggravati dall'attività antropica, condizionano i modelli meteorologici su scala mondiale. Le conseguenze provocate da El Niño, agiscono anche loro sull'intero pianeta. In sostanza, El Niño si forma quando nell'Oceano Pacifico centrale si registra l'incremento della temperatura di almeno 0,5



gradi centigradi, per un periodo non inferiore ai 5 mesi.

Un anomalo riscaldamento delle acque oceaniche che provoca la riduzione dell'intensità dei venti Alisei che in questa area di continente, in condizioni normali soffiano costanti da Est verso Ovest, ovvero dall'America Latina verso l'Australia, lungo l'equatore. La riduzione di questa circolazione ventosa inverte la spinta delle masse d'acqua calda da ovest a est del Pacifico, provocando cambiamenti anche sui modelli climatici europei. Gli impatti di El Niño sulla temperatura globale si manifestano tipicamente nell'anno successivo al suo sviluppo. Secondo il nuovo rapporto *State of Global Climate 2023* della *World Meteorological Organization (WMO)* il 2023 è stato l'anno più caldo mai registrato con nuovi record raggiunti per quanto riguarda i livelli di gas serra, delle temperature superficiali, del surriscaldamento e acidificazione degli oceani. Il 2023, infatti, è stato l'anno più caldo nei 174 anni di osservazioni, con una temperatura media globale di superficie di 1,45°C al di sopra del valore di riferimento pre-industriale. Di conseguenza si sono registrati valori dell'innalzamento del livello del mare, della copertura

del ghiaccio marino antartico e al ritiro dei ghiacciai, con valori anche questi da record. El Niño modificando quella che dovrebbe essere il normale andamento dei modelli climatici, comporta il verificarsi di eventi estremi con incidenza su tutta la superficie del globo anche a lungo termine. Inoltre, agendo sulle temperature dell'acqua, e quindi modificando le normali correnti, ha effetti anche sullo spostamento del fitoplancton (il nutrimento dei pesci), la cui risalita è impedita insieme all'acqua fredda (*upwelling*), dall'innalzamento della temperatura della superficie marina. In questo modo si altera anche lo spostamento della fauna marina e la perdita di biodiversità, con ricadute sulle abitudini alimentari e sull'economia. Serve quindi comprendere che il pianeta è un ecosistema collegato in ogni sua parte, la cui sopravvivenza è legata a un delicato equilibrio. Così come occorre prendere atto che il mare riveste un ruolo da protagonista per la terra, con l'attività di mitigazione delle temperature attraverso l'assorbimento del calore dell'atmosfera e con la produzione dell'80% dell'ossigeno che respiriamo. È determinante quindi agire con coscienza perché le conseguenze delle azioni condotte dall'uomo hanno ripercussioni locali, con effetti però che ricadono su tutto il pianeta.

Guarda il video
"Cos'è El Niño?"
Fonte: Met Office
- UK Weather



Il libro del mare

Storie di onde, viaggi e sogni a occhi aperti

di Alessandro Busonero



IL LIBRO DEL MARE

Storie di onde, viaggi e sogni a occhi aperti

a cura di Guido Davico Bonino

BUR

"[...] Per qualche tratto di viaggio fummo accompagnati da una torma di marini animali, che ci fecero una specie di corteggio. Questi erano delfini, che preso in mezzo il nostro legnetto si diedero a scherzarvi attorno, e a trastullarsi, guizzando da prora a poppa, e da poppa a prora, d'improvviso profondandosi dell'onde, poi ricomparendo, e fuori cacciato il muso, lanciando a più piedi di altezza il getto d'acqua, che a riprese espellendo dal forame che sul capo si apre. E in quegli allegri lor giochi appresi cosa non mai da me veduta nelle migliaia di questi piccoli cetacei altri in mare osservate. Ciò fu l'indicibile loro prestezza nel vibrarsi dentro l'acqua. Uno o più delfini talvolta muovevano da prora a poppa. Ad onta di

dovere allora rompere l'impeetuoso scontro del fiotto, volavano con rapidità di un dardo [...]" Così Lazzaro Spallanzani (1729 – 1799) geologo, paleontologo, speleologo e altro ancora scrive di Stromboli. E ancora: "[...] E quando, entrando in latitudini più supportabili, la nave spiegando i leggeri coltellacci veleggiò per i tropici tranquilli e, secondo ogni apparenza, il delirio del vecchio sembrò rimasto alle sue spalle tra i marosi di Capo Horn ed egli uscì dalla sua buia tana alla serenità della luce e dell'aria; anche allora, quando mostrò la fronte ferma e raccolta, pur se un poco pallida ancora, e riprese a impartire pacatamente i suoi ordini, e gli ufficiali ringraziarono Iddio perché l'orrenda follia era passata; da allora Achab continuava a infuriare nei recessi segreti dell'anima. La follia umana è speso una cosa scaltra e supremamente felina. Quando pensi sia svanita, può darsi che altro non abbia fatto che trasfigurarsi in una forma più sfuggente [...]" Tratto da la balena bianca di Herman Melville.

Questo è solo uno dei 113 estratti testi che costituiscono le pagine del "il libro del mare - storie di onde, viaggi e sogni a occhi aperti" di Guido Davico Bonino "dirigente editoriale, docente universitario, critico teatrale, saggista". L'autore mette insieme oltre 100 testi in quella che viene definita una "evocativa raccolta" di autori dai meno noti a grandi classici come: il Libro dell'Eso-

do, Omero, Marco Polo, Dante, Shakespeare, Montaigne fino a Leopardi, Stevenson, Kipling e Proust, per finire con la Deledda, Marinetti e García Lorca. Un comune denominare per tutti: il mare.

Davvero interessante, in special modo tra i testi meno noti e che esprimono anche un certosino lavoro di ricerca e passione. Aspetti questi, legati al vasto, anzi vastissimo mondo che ruota attorno alla parola "mare". Curiosità, ma anche testimonianze di tanti autori, ognuno dei quali ha vissuto il mare a modo suo: da protagonista, da immaginario o solo per sentito dire. Una letteratura straordinaria "attraverso simboli e significati del mare schiusi dai più grandi autori di tutti i tempi, e una guida per un'incredibile traversata che tocca le corde più intime dell'animo umano, alla scoperta delle varie incarnazioni di Poseidone". Una lettura che non può mancare tra gli amanti del mare.

Autore: Guido Davico Bonino

Editore: Rizzoli

Collana: BUR Classici

Edizione: 2021

Numero di pagine: 320, brossura.

ADVANCED MARITIME SOLUTIONS

ON BOARD

Da sempre punto di riferimento nell'Industria della Difesa, Fincantieri è leader nella progettazione e nella costruzione di navi ad alta tecnologia. Nel settore naval proponiamo un'offerta completa che segue l'intero ciclo di vita della nave e adottiamo tecnologie pionieristiche grazie alle nostre competenze come Design Authority e System Integrator. Per portare a bordo il futuro e metterlo al servizio della sicurezza dei mari.

FINCANTIERI
FUTURE ON BOARD



SCUOLA SOTTUFFICIALE