



NOTIZIARIO della MARINA

Anno LXX - Marzo 2024 - € 3,00

SUPPORTO
logistico alla flotta
VESPUCCI:
sosta lavori in Argentina



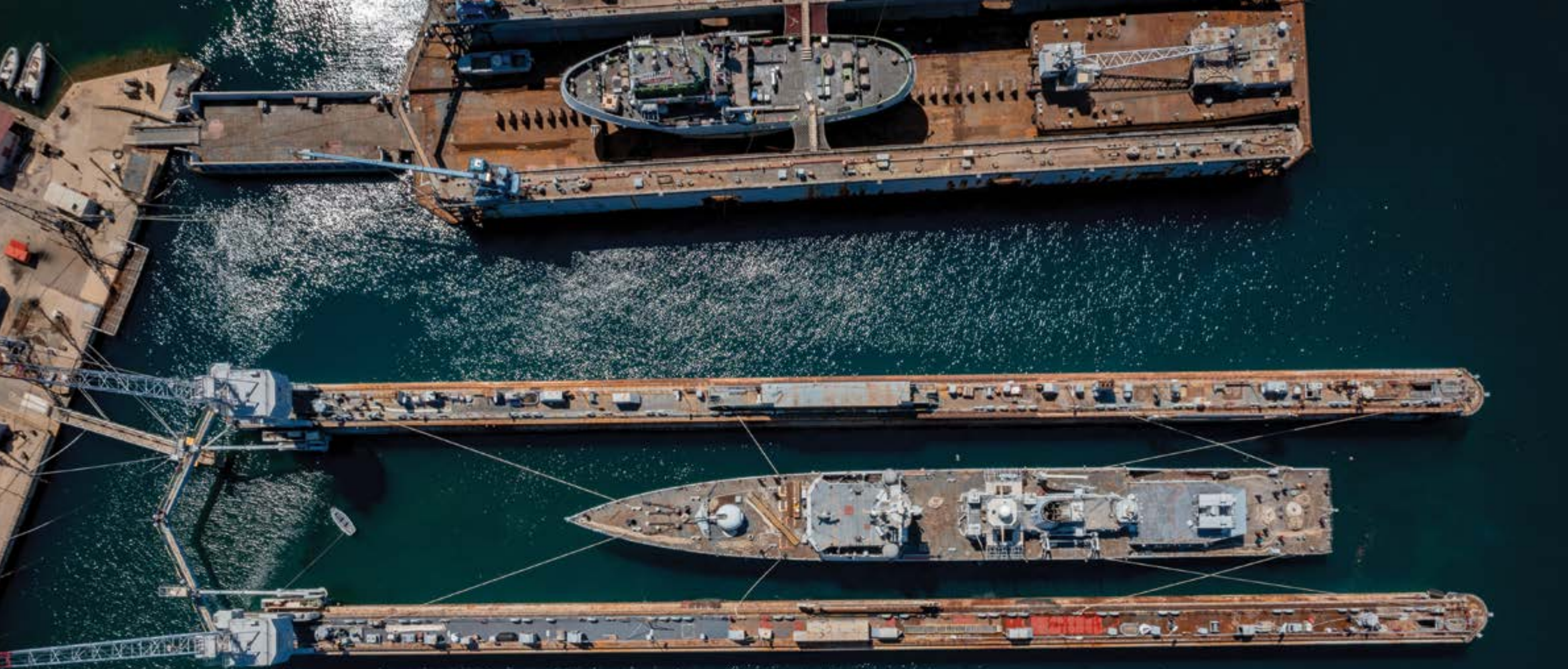


*“Le Forze Armate
garantiscono la libertà
della Repubblica
e dei cittadini.
Ciò è di straordinaria
importanza
nell’equilibrio
della nostra Repubblica
e della nostra
democrazia”*

27 febbraio 2024, Cipro,
fregata Carlo Bergamini
Sergio Mattarella
Presidente
della Repubblica



Guarda il video



L'editoriale

di Alessandro Busonero



Affezionati lettori,

Per avere una flotta e strutture di supporto efficienti in una Forza Armata complessa come la Marina Militare lo si deve in buona parte ad un altrettanto efficace Comando Logistico. In questa uscita di marzo, tra i tanti articoli, abbiamo sentito con interviste esclusive i diretti interessati. Se ci è familiare l'immagine di un arsenale marittimo con le navi in "sosta lavoro", meno familiari sono le dinamiche, il personale che ruota attorno ad esso. Professionalità specifiche, spesso così peculiari da divenire nel tempo uniche e preziose non solo per la

Marina, ma per il ben più ampio cluster marittimo nazionale e internazionale. Così come siamo abituati a veder navigare una nave, ma a volte poco o nulla si conosce della sua progettazione o dell'addestramento del suo primo equipaggio.

E sulla realtà dell'addestramento avanzato agli equipaggi ci siamo soffermati, anche in questa occasione, conoscendo da vicino coloro che addestrano donne e uomini a bordo alle navi, ai sommergibili e sui velivoli della Marina. Racconti di professionalità vissute in prima persona e curiosità inedite che insieme ad altre "tessere" vanno a comporre quel

"mosaico" della cultura marittima di cui il Notiziario della Marina ogni mese si fa promotore. La nostra rivista vi condurrà in America del sud, all'altro capo del mondo. La "sosta lavori 2024" della nave scuola Vespucci svolta, eccezionalmente non in Italia nell'Arsenale Marittimo di La Spezia, bensì nell'Astillerio Rio Santiago a La Plata, in Argentina. Scoprirete di più attraverso le parole di due ingegneri: il "Capo Barca e Gestore del Contratto" di Fincantieri e "Capo Barca" e Presidente dell'Astillero Rio Santiago. Il 2024 è l'anno delle Olimpiadi a Parigi e gli atleti della Marina

sono allo sprint finale per ottenere le "carte olimpiche" ovvero le qualificazioni per la fase finale. Abbiamo conosciuto i Gruppi Sportivi con la memoria che corre alla prima medaglia in assoluto di Enrico Porro a Londra 1908 (oro nella lotta greco romana) e a quelle leggendarie di Agostino Straulino, futuro Comandante del Vespucci, con Nicolò Rode oro ad Helsinki nel 1952 e argento a Melbourne nel 1956 nella vela classe Star. In conclusione dopo i "Nuovi approcci comunicativi – creazione di una rete di creators", la call to action, del Capo Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione,

aperta a tutti per la creazione di contenuti per la Marina (mail: marina.creatori@marina.difesa.it) presentata a febbraio, continua l'appuntamento con la sensibilizzazione alla comunicazione. Una breve riflessione sul "l'uso consapevole dei social": grandi opportunità ma anche possibili rischi.

Buona lettura

Alla Via così!



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, Pasquale PRINZIVALLI, Alessandro IORIO

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 o proposte di collaborazione non impegnano la Direzione alla pubblicazione né alla retribuzione.

© Tutti i diritti sono riservati. Testi e foto non possono essere riprodotti senza l'autorizzazione del Direttore.

Informazioni e abbonamenti

Le modalità di sottoscrizione sono:

- versamento di € 20,00 con bollettino postale CCP 001028881603 oppure
- bonifico bancario - codice IBAN IT26G0760103200001028881603

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

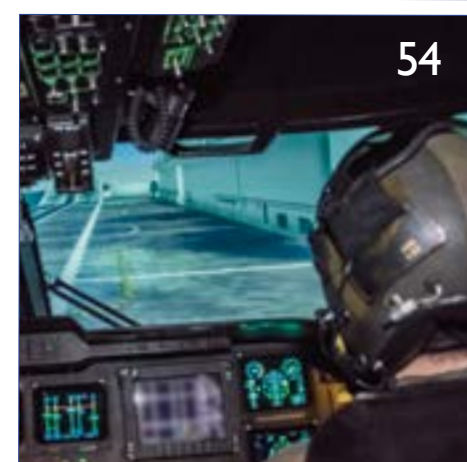
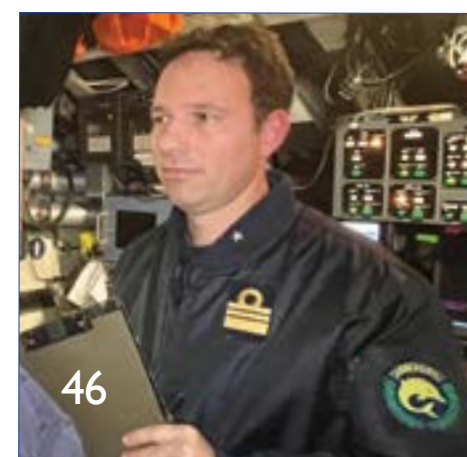
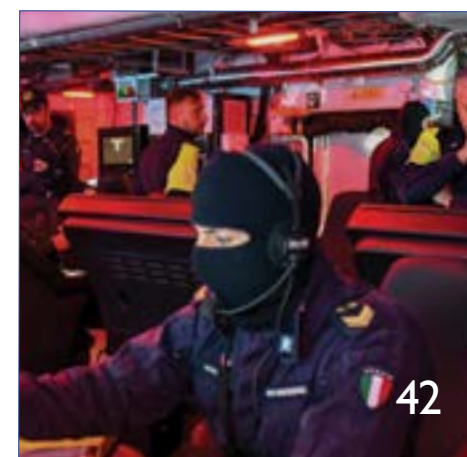
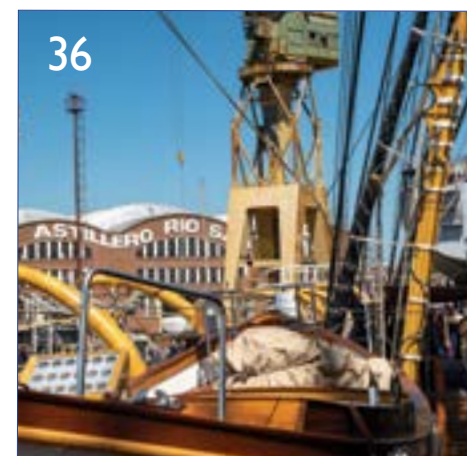
Effettuato il pagamento è necessario inviare copia via mail a: notiziario.marina@gmail.com con i dati completi (nome, cognome, indirizzo, telefono, codice fiscale ed email).

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



chiuso in redazione:
05 marzo 2024

marina.difesa.it



PRIMA DI COPERTINA
La nave scuola Amerigo Vespucci
in sosta lavori nell'Astillerio Rio Santiago
a La Plata, in Argentina.



Sommario

Marzo 2024

- 2 **L'editoriale** di Alessandro Busonero
- 6 **Il punto nave della Marina** di Jacopo Rollo
- 8 **Navigare in rete e non incagliarsi** di Antonello D'Avenia
- 10 **Sicurezza marittima in Oceano Indiano** di Alessandro Busonero
- Il pilastro logistico**
- 12 **Comando Logistico** di Alessandro Busonero
- 16 **L'Arsenale Militare Marittimo di Taranto** di Antonio Ingrosso
- 20 **L'Arsenale Militare Marittimo di La Spezia** di Flavio Turchini
- 24 **L'Arsenale Militare Marittimo di Augusta** di Fabio Cacciatore
- 28 **Marinalles** di Antonello D'Avenia
- 32 **I nuovi programmi di costruzione** di Gabriele Catapano
- 36 **Sosta Lavori argentina** di Aurora Esposito
- 42 **Centro Addestramento Aeronavale** di Mario Tampanella
- 46 **L'addestramento dei sottomarini** di Roberto Bruzzesi
- 50 **L'addestramento dei cacciamine** di Alessandro Orsi
- 54 **In volo simulato** di Maurizio Modesto
- 60 **Giovani allievi guardano al futuro** di Martina Miorini
- 62 **La Marina e lo Sport** di Domenico La Faia
- 64 **Consigli di lettura**

Il punto nave della Marina

di Jacopo Rollo
grafica: Davide Petitti

Dati di riferimento: I bimestre 2024

Il benessere, la crescita e lo sviluppo dell'Italia sono legati al mare in maniera indissolubile, così come la sua sicurezza. Il valore della maritti-

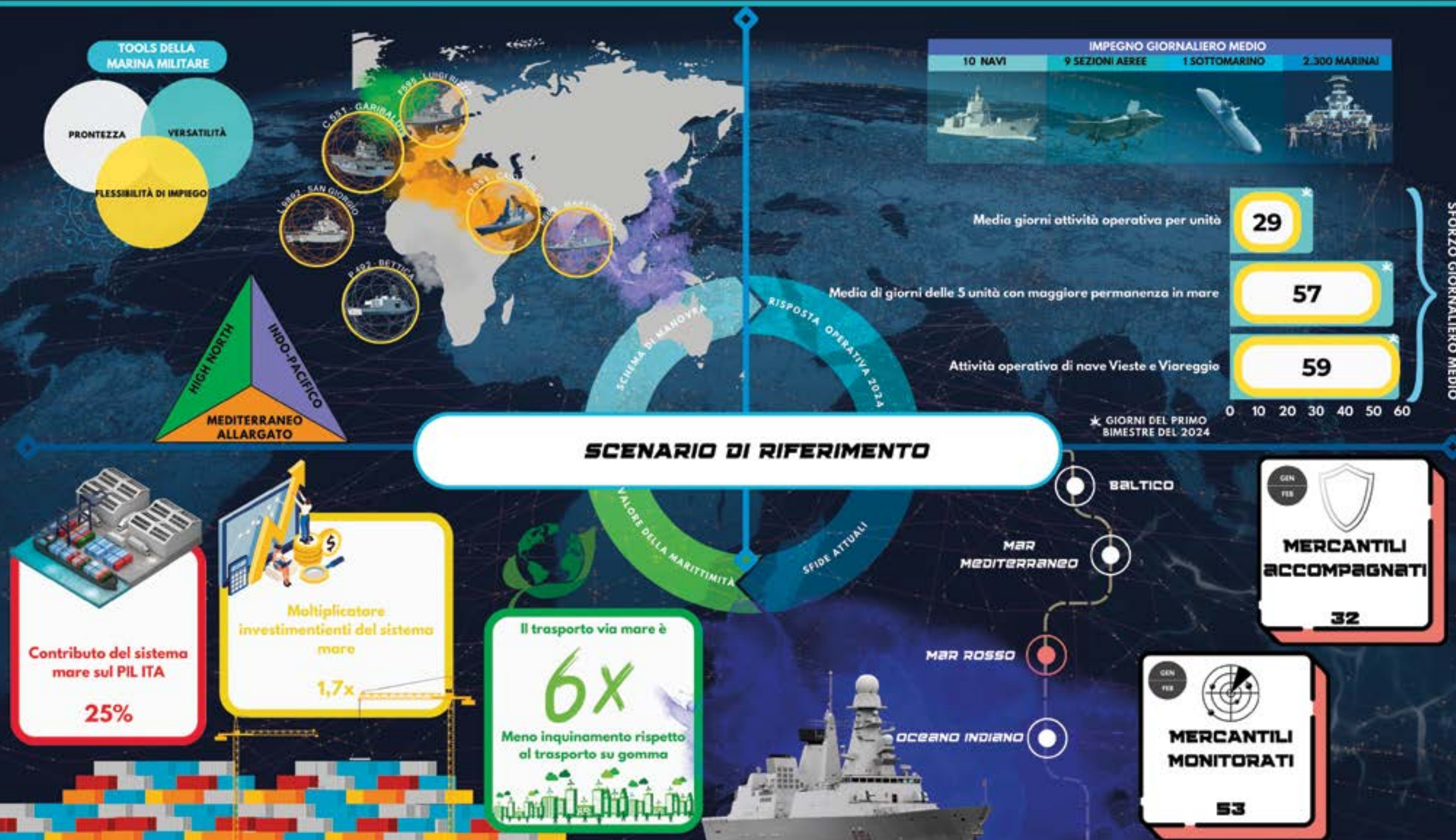
mità che si ripercuote sulla nostra economia è misurabile: il "sistema mare" impatta per il 25% sul nostro PIL, per ogni euro prodotto dalla "blue economy" se ne attivano altri 1,7 sul resto dell'economia e per quanto riguarda la sostenibilità ambientale, il trasporto via mare è 6 volte meno inquinante rispetto a

quello su gomma. In tale scenario di riferimento, la Marina garantisce sicurezza marittima e rispetto del principio di libertà della navigazione all'interno delle aree di interesse nazionale. Nel primo bimestre del 2024, fuori dagli stretti del Mediterraneo troviamo il pattugliatore Bettica (golfo

di Guinea - Operazione Gabinia), la fregata Martinengo (Oceano Indiano - Operazione Atalanta), il cacciatorpediniere Caio Duilio (Mar Rosso - Operazione Aspides), la fregata Rizzo (mar Baltico - Noble Shield), l'incrociatore portaeromobili Garibaldi e la nave d'assalto anfibio San Giorgio (nord Atlantico - Esercitazione Nordic Response), oltre le navi Sentinella, Staffetta e Vedetta che fanno base in Egitto, nel mar Rosso. Nei mesi di gennaio e febbraio, considerando anche la presenza e

sorveglianza delle unità militari della Marina all'interno del Mediterraneo, la risposta operativa è stata significativa con 28 navi, 9 sezioni aeree, 1 sottomarino e 2.300 marinai impegnati mediamente ogni giorno. Nel dettaglio, le navi della Marina hanno raggiunto una media di 29 giorni di attività operativa, con il massimo di 59 giorni garantiti dal cacciamine Vieste (Fondali Sicuri e Operazione Mediterraneo Sicuro) e dal cacciamine Viareggio (attività NATO Noble Shield).

Lo spazio marittimo che da Suez di estende oltre lo Stretto di Hormutz è vitale per la nostra economia nazionale. Qui, in questi primi due mesi del 2024, il cacciatorpediniere Caio Duilio e le fregate Fasan e Martinengo hanno assistito direttamente 32 mercantili e monitorato altri 53 lungo il transito attraverso lo stretto di Bab el Mandeb. Numeri che rappresentano il silente, ma prezioso lavoro che i nostri marinai svolgono per tutelare le rotte che alimentano la nostra economia.



Navigare in rete e non incagliarsi

di Antonello D'Avenia

Nei numeri precedenti abbiamo più volte letto quanto sia importante generare un processo virtuoso capace di comunicare la Forza Armata "verso il personale e attraverso il personale" in maniera coinvolgente, trasparente e credibile.

Abbiamo anche visto come sia importante ampliare e stratificare la forma e il linguaggio dei social media, mantenere il ritmo della comunicazione e realizzare contenuti sempre più innovativi.

Inoltre, a voi tutti (di ogni grado e ruolo, militari o civili) abbiamo chiesto di aderire a un nuovo network - tramite l'indirizzo marina.creatori@marina.difesa.it - per supportare questo processo comunicativo e migliorare la nostra "navigazione in rete".

Il verbo "navigare" implica il viaggiare verso mondi nuovi, scoprire nuove terre e farlo nel digitale vuol dire affrontare un mare *magnum* di dati, informazioni, notizie, immagini, foto, app e *social network* per i quali serve la stessa attenzione, perizia e arte marinaresca tipica di chi affronta le onde del mare, quello vero.

Nel mondo virtuale il confine tra vero e falso diventa sempre più sottile ed essere **credibili** per affermarsi **veri** diviene il faro che illumina la rotta di ogni professionista e Istituzione che alberga la Rete, nel nostro caso la Marina Militare e le Forze Armate. L'attuale scenario comunicativo comporta oltre a una **facile libertà** di accesso, fruizione ed espressione, anche molte **insidie** come la rapida duplicazione dei contenuti (cd "copia e incolla"), la memoria eterna (o quasi) di ciò che viene condiviso in rete, il dominio dell'immagine con poca attenzione nel leggere un testo esplicativo e soprattutto, si è ispessita la nebbia

che separa la verità dalle *fake news*. Alcune categorie professionali, come quella giornalistica, che reputano imprescindibile un'informazione corretta, al diritto di libera manifestazione del proprio pensiero hanno affiancato precise norme deontologiche contenute nel Testo unico dei doveri del giornalista, come il diritto di cronaca che deve rispettare i criteri di **verità**, **pertinenza** (interesse pubblico) e **continenza** (sobrietà ed essenzialità dell'informazione). Ancor di più, la condotta dei militari sui *social network* deve far riferimento a dei principi etici e in particolare, deve essere connotata da **riservatezza**, **continenza** e **imparzialità**. Ovviamente, tali principi non vogliono escludere la libertà di espressione, ma invitare a un'attenta ponderazione delle informazioni e delle opinioni rese, al fine di evitare condotte lesive della sicurezza, dell'efficienza e dell'immagine dell'Istituzione di appartenenza. Proviamo a immaginare le conse-

guenze di pubblicazioni di fotografie, video, informazioni relative ad attività operative che possono divulgare procedure che debbono rimanere riservate o perfino, mettere a rischio l'incolumità stessa di militari in servizio. Un semplice *selfie* scattato in franchigia in un porto estero, con una struttura riconoscibile alle spalle, può dare informazioni precise sulla posizione di una nave, un sottomarino o altre forze specialistiche. Per tale motivo, nel dubbio, è bene chiedere al proprio comandante* se è opportuno o meno condividere alcuni contenuti nel mare *magnum* della Rete.

A questo punto, è d'obbligo porsi una domanda. È auspicabile per un militare condividere foto o video non in divisa e in contesti non riferibili al proprio servizio? Riflettiamoci.

La Marina Militare è presente sul web e sui canali social per rispondere alle esigenze di coloro che sono interessati a "connettersi" con la Forza Armata.

Ispirare fiducia, affidabilità e sicurezza, sono le ragioni chiave di questa connessione.

I ragazzi più giovani utilizzano esclusivamente le informazioni contenute in Rete per farsi un'idea del mondo che li circonda, Forze Armate comprese. Ecco perché, per ciascun militare, di qualunque ruolo e grado, essere singolarmente **credibili** e **affidabili** nelle immagini e nei testi che si condividono, anche non in divisa, vuol dire rafforzare la **reputazione dell'intera Istituzione**. In altre parole, ciascun militare partecipa a rendere più efficace la connessione tra cittadini e Forza Armata,

ma soprattutto contribuisce a **rinsaldare il trinomio marina/marinai/famiglie**.

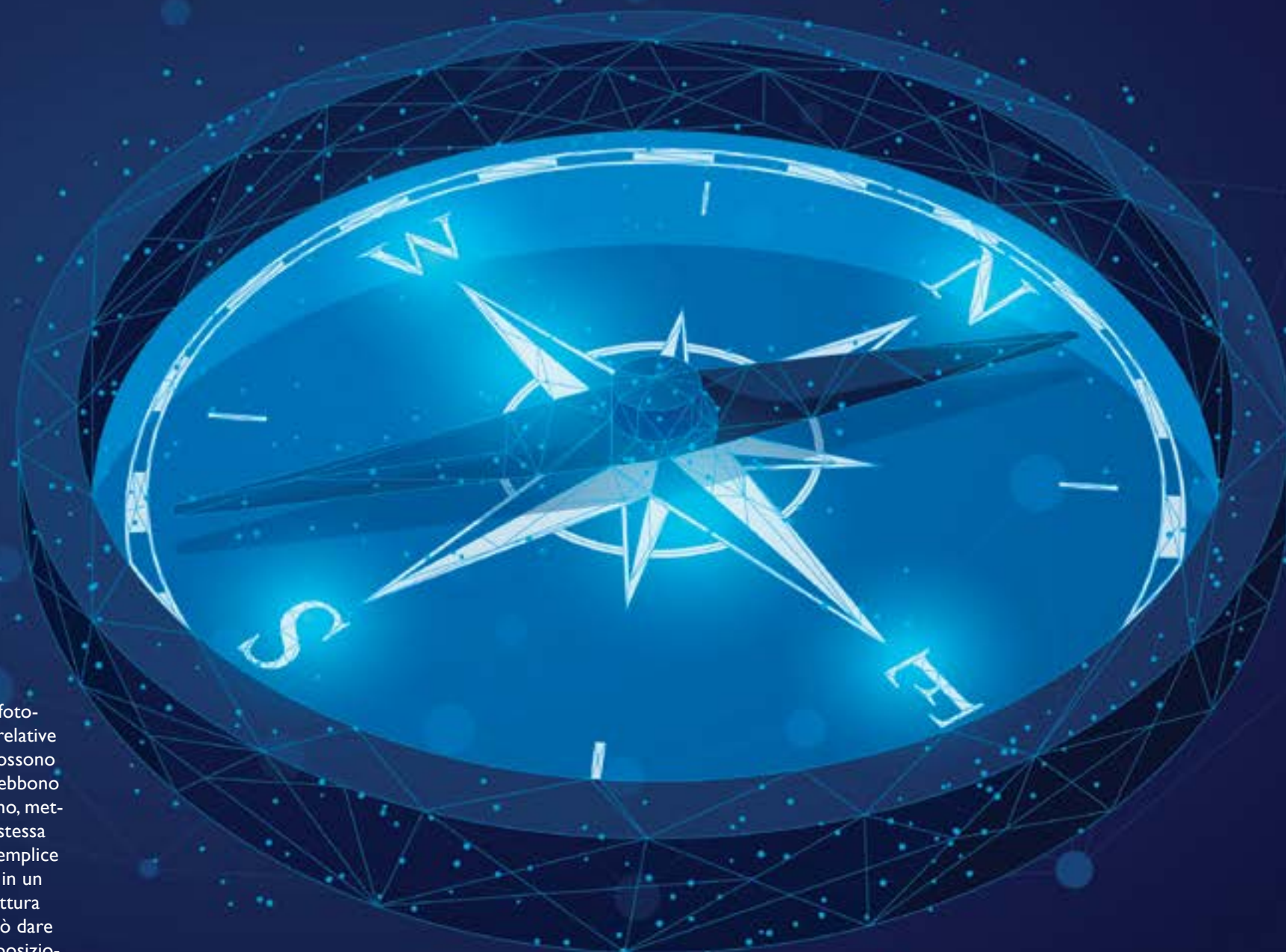
Come ogni altro cittadino, anche chi indossa le stellette gode del pieno diritto alla libertà di manifestazione del proprio pensiero quando tratta argomenti non riferibili al proprio servizio, ma è bene che non dimentichi mai chi è e cosa rappresenta. In particolare, egli deve tenere a mente i doveri connessi al proprio *status* e quindi al giuramento prestato.

In estrema sintesi, è essenziale, in ogni momento, saper mantenere piena coerenza narrativa tra le nostre azioni, immagini e parole e

i valori che ci sono propri, l'etica che ci contraddistingue e la missione che ci è stata assegnata. In questo modo, con la necessaria e indifferibile **consapevolezza**, la condivisione di contenuti digitali che sapremo sviluppare, con e senza divisa, concorrerà sempre al **buon nome** della Forza Armata.

*I comandanti sono edotti riguardo le "Linee guida sull'uso consapevole dei social network e trattazione sul web di materie istituzionali" ediz. 2023, dello Stato Maggiore della Difesa.

Segui i nostri canali social:
 @ItalianNavy (youtube e X),
 @marinamilitare (facebook e LinkedIn),
 @marinamilitareofficial (instagram).





Sicurezza marittima in Oceano Indiano

L'esperienza del Comandante tattico della missione EUNAVFOR (European Naval Force) Somalia

di Alessandro Busonero

Dall'11 febbraio l'Italia ha assunto il Comando Tattico dell'Operazione EUNAVFOR Somalia (Operazione Atalanta). La cerimonia di passaggio di consegne tra il contrammiraglio Francesco Saladino e il Comodoro portoghese Rogério Martins de Brito si è svolta nel porto di Gibuti a bordo della fregata spagnola Victoria.

Il Ministro della Difesa Guido Crosetto ha così sottolineato l'importanza della missione: "L'assunzione del Comando dell'Operazione Atalanta, in questo particolare momento assume un significato rilevante per la Difesa. La minaccia della pirateria richiede una risposta ferma e

coordinata a livello internazionale e la missione EUNAVFOR Somalia rappresenta un pilastro fondamentale nella strategia europea per proteggere le rotte commerciali e mantenere aperte le linee di comunicazione marittime". Per conoscere meglio questa missione, abbiamo incontrato il contrammiraglio Fabrizio Rutteri (in foto in basso), comandante tattico della missione EUNAVFOR (European Naval Force) Somalia dal 17 luglio al 3 dicembre 2023, incarico che ha svolto a bordo del cacciatorpediniere Luigi Durand de la Penne al comando del capitano di vascello Gaetano Ettore.

Ammiraglio Rutteri, dal golfo di Aden fino al canale di Mozambico costeggiando il lungo il litorale somalo. Perché è importante la presenza delle navi italiane in quest'area?

La sicurezza delle vie di comunicazione marittime e delle aree di transito

dei gasdotti-oleodotti è vitale.

I traffici mercantili, costituiscono la rete silenziosa di alimentazione dei sistemi economico-produttivi su scala mondiale, vedono nella direttrice pacifico-atlantica la principale dorsale di scambio est-ovest.

Sebbene il fenomeno della pirateria,

nell'area del bacino somalo e del golfo di Aden sia stato ridotto ai minimi termini, la presenza della Marina Militare nell'Oceano Indiano mantiene la sua ragion d'essere per due motivi: preservare la libertà di navigazione a vantaggio di tutti gli attori della comunità marittima, responsabili dell'approvvigionamento di beni e servizi verso il continente e principali vettori commerciali della nostra economia; mantenere una efficace azione di deterrenza e dissuasione verso le attività illecite in area, sia di quelle già note come la pirateria, traffico di armi e droga, sia per quelle che stanno già emergendo per la loro rilevanza, legate allo sfruttamento della pesca e alla tutela ambientale dei mari.

Come è cambiata la "minaccia" della pirateria nell'Oceano Indiano?

Per quanto riguarda la pirateria in Somalia e nello Yemen, se poteva essere considerata dormiente fino allo scorso mese di ottobre, oggi è tornata alla ribalta.



Le linee di traffico mercantile (Sea Lines of communication - SLOC) che ogni giorno attraversano il Mediterraneo, mar rosso, golfo di Aden, golfo Persico e Oceano Pacifico. In verde sono rappresentati i mercantili trasporto merci, in rosso le petroliere, in rosa i pescherecci d'altura. Fonte: marinetraffic.com

Negli ultimi mesi l'Operazione ha registrato numerosi approcci sospetti da parte di imbarcazioni con gruppi armati a bordo o di skiffs veloci di pescatori nella parte meridionale nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden. Ciò è cambiato il 22 novembre 2023 quando abbiamo dovuto fronteggiare il primo attacco di pirateria occorso dal 2019 che ha riguardato il peschereccio iraniano Al Miraj I sequestrato da somali. Dopo un costante "ombreggiamento" durato cinque giorni che ci ha visto interagire con le navi mercantili in prossimità, dirottate al fine di non concedere alcuna opportunità, il peschereccio ha dovuto far rientro, a seguito del deciso intervento di nave Durand de la Penne e della fregata spagnola Victoria, presso il punto di origine ove è stato posto sotto controllo delle autorità somale. Da allora, approfittando del brusco deterioramento della situazione securitaria a causa delle azioni condotte dagli Houthis contro le navi mercantili in transito, sono occorsi altri attacchi riconducibili ad una forma di pirateria

che non esito a definire "opportunistica". Nella nostra analisi ribadiamo sempre che nell'area persistano le capacità e l'intenzione di condurre attacchi e che pertanto si debba lavorare principalmente per evitare che si concretizzi l'opportunità.

Dell'equipaggio fanno parte "marinai di lungo corso" con anni di navigazioni alle spalle, ma anche giovani alla prima esperienza.

Cosa nota nelle generazioni più giovani di diverso dai loro predecessori?

Secondo me l'approccio del personale giovane è più pragmatico rispetto a quello che ha caratterizzato la mia generazione, più orientata ad una scelta di vita.

Credo che la scelta di molti giovani sia orientata verso un lavoro che offra garanzie e stabilità, per quanto la vita a bordo delle navi non faccia sconti per nessuno.

Rispetto alla scelta che ho fatto tanto tempo fa, ho tuttavia trovato alcuni

tratti in comune che evidentemente non sono cambiati e sono alla base di chi sceglie la professione del marinaio: l'ambizione di rendersi indipendente, mettersi alla prova in ambienti complessi come le navi, il desiderio di "servire" ed infine quella voglia tipica delle nuove generazioni a confrontarsi e misurarsi con culture diverse.

Quale aneddoto, tra le tante attività svolte in questi mesi, vuole condividere con i lettori del Notiziario della Marina?

Aneddoti? Tanti e difficili da raccontare, anche perché i marinai sono schivi per natura.

L'episodio che ricorderò più volentieri, per l'importanza e per il coinvolgimento emotivo, è stata la visita a Mombasa al centro di accoglienza Mahali Pa Usalama, che ospita bambini e ragazzi provenienti da tutto il Paese garantendo loro un luogo sicuro e protetto.

Durante la visita, l'equipaggio del Durand de la Penne ha messo a disposizione competenze e risorse per la manutenzione ed il ripristino di alcuni locali della struttura, nonché ha fornito un importante aiuto sanitario mettendo a disposizione medicinali e competenze dell'infermeria di bordo.

Nei suoi tanti anni di Marina in una missione come questa, per lei e per l'equipaggio, come si concilia navigazione, tempo e distanza dagli affetti cari?

In realtà non si concilia. Come diceva un Nostromo dei miei tempi passati a bordo, "...in fondo non ci siamo mai e le nostre famiglie se la devono cavare sempre da sole".

Detto questo per fortuna oggi la connessione satellitare e i cellulari hanno ridotto la distanza e reso la lontananza in navigazione più facile da sopportare.

La forza della Marina sono gli equipaggi imbarcati per i quali è fondamentale contare sul supporto delle proprie famiglie, nella piena consapevolezza di fare un lavoro difficile e fondamentale per la sicurezza e la stabilità del nostro Paese e dei nostri cari.

Comando Logistico



“E’ in atto una programmazione integrata delle manutenzioni volte al miglioramento del settore alloggiativo e, più in generale, di tutto ciò che attiene alla logistica del personale, inteso come supporto e benessere”

di Alessandro Busonero

Il Comando Logistico della Marina Militare (COMLOG) è stato istituito il 1° maggio del 2013, a Roma, per poi essere trasferito, dal 1° novembre del 2013, nella struttura di Nisida, resa ormai libera dall’Alleanza Atlantica che ha trasferito il Comando della componente navale in Inghilterra. L’“Isolotto di Nisida”, facente parte dell’arcipelago flegreo, è sempre

stato un sito militare sin dall’epoca imperiale romana; con l’arrivo dei Borbone, fu creato un piccolo porto ed edificato anche un carcere militare divenuto, negli ultimi anni, un istituto di pena per minorenni. Il COMLOG è uno dei tre Alti Comandi della Marina Militare, alle dirette dipendenze del Capo di Stato Maggiore, e svolge le sue funzioni in stretto coordinamento “orizzontale” con il Comando in Capo della Squadra Navale ed il Comando delle Scuole. La Marina Militare, oggi come nel passato, non può fare a meno di Na-

poli, una Base Navale nel Tirreno tra gli arsenali di La Spezia e Augusta, e dei suoi cittadini. Proprio per sottolineare il legame che lega indissolubilmente la città partenopea alla Forza Armata, lo Stato Maggiore della Marina sceglie Napoli per organizzare o partecipare agli eventi più significativi finalizzati alla promozione del mare e delle attività che lo valorizzano.

La parola all’**ammiraglio di squadra Salvatore Vitiello** comandante del COMLOG della Marina dal 22 dicembre 2022.

Napoli, l’isola di Nisida ospita il Comando Logistico della Marina

Ammiraglio Vitiello, qual è la mission del Comando Logistico (COMLOG)?

Il Comando Logistico garantisce una gestione integrata della logistica ed è responsabile delle relative attività esecutive e gestionali. L'obiettivo istituzionale principale è assicurare il supporto alle unità navali ed alle infrastrutture, mirato a garantirne e, per quanto possibile, incrementarne il livello di efficienza. Altresì, quale organo direttivo centrale del Servizio dei Fari e del Segnalamento Marittimo, assicura il supporto tecnico logistico dei segnalamenti stessi.



Quali sono i Comandi/enti dipendenti e quante persone ne fanno parte?

Dal Comando Logistico dipendono organicamente i seguenti Comandi/Enti: il Centro di Supporto e Sperimentazione Navale (C.S.S.N.) di La Spezia, il Centro Interforze Studi per le Applicazioni Militari (C.I.S.A.M.) di San Piero a Grado (Pisa), il Centro Interforze di Munizionamento Avanzato (C.I.M.A.) di Aulla (La Spezia), il Centro di Allestimento delle Unità Navali (MARI-NALLES) di La Spezia, il Quartier Generale Marina

(Q.G.M.) di Napoli e l'Ufficio Tecnico dei Fari (MARITECNOFARI) di La Spezia. Altresì, hanno un collegamento tecnico con i Comandi Marittimi Interregionali (MARINANORD, MARINASUD, MARICAPITALE) ed i Comandi Marittimi (MARISICILIA, MARINA OVEST). Presso il Comando Logistico - a Napoli e a La Spezia dove ha sede un Distaccamento - prestano servizio 160 militari e 80 civili, presso l'intera linea funzionale logistica 4100 militari e 3800 civili.

Tre sintetici concetti per una logistica efficiente.

Capacità di predizione, delle necessità, attraverso l'attuazione di una macchina organizzativa, gestionale e strategica, a connotazione operativa, per garantire il necessario sostegno, nei tempi attesi e nei luoghi stabiliti, allo strumento aeronavale.

Coordinamento tra i vari elementi dell'organizzazione per garantire l'ottimizzazione dei flussi logistici e l'armonizzazione delle priorità.

Semplicità e snellezza delle procedure e dei flussi informativi con il fine di ridurre possibili errori e garantire risultati finali di qualità.

In breve, quali i progetti di rilievo portati a termine negli ultimi anni?

Tra i progetti, sottolineo, le attività sviluppate con le Marine estere, al fine di consolidare la cooperazione internazionale, in particolare con la "Marine Nationale" (Francia) nel settore del supporto navale. L'ammodernamento ed il rilancio degli Arsenali nelle tre sedi principali (Taranto, La Spezia e Augusta) e dei relativi bacini, con il finanziamento del "Piano Brin" che si concatena al

progetto "Basi Blu"; la definizione dei contratti pluriennali di Mantenimento in Condizioni Operative dei sistemi di combattimento e di piattaforma delle unità navali. Il Master in Logistica Marittima Integrata, in collaborazione con l'Università Parthenope di Napoli e numerosi partner industriali, a favore di giovani studenti. Altro importante progetto, avviato nel corso del 2023, è l'istituzione di appositi Accordi Quadro nazionali per l'esecuzione di servizi di manutenzione asserventi le infrastrutture dell'intera Forza Armata, allo scopo di centralizzare le procedure contrattuali e snellire/agevolare le attività amministrative delle stazioni appaltanti.

La gestione della logistica è vitale per ogni organizzazione non solo per supportare

i "mezzi e le strutture", ma soprattutto per il personale. Quali i prossimi progetti o realizzazioni che andranno a diretto beneficio del personale?

L'importante patrimonio infrastrutturale a disposizione della Marina Militare è oggetto di continua attenzione finalizzata a ridurre il debito manutentivo presente. In tale ambito è in atto una programmazione integrata delle manutenzioni volte al miglioramento del settore alloggiativo e, più in generale, di tutto ciò che attiene alla logistica del personale, inteso come supporto e benessere. Altresì, sono allo studio nuove soluzioni abitative nelle basi per potenziarne la capacità ricettiva, in particolare nei principali sedimi ad alta densità di personale impiegato "fuori sede".



L'Arsenale Militare

Marittimo di Taranto



Nel 2023 l'Arsenale Militare Marittimo di Taranto ha stipulato attività negoziali per oltre 15 milioni di euro, per la quasi totalità con imprese del territorio

di Antonio Ingrosso

L'Arsenale di Taranto, ideato dal generale del genio militare Domenico Chiodo e costruito sotto la Direzione del Maggiore Giovanni Cugini, fu inaugurato il 21 agosto 1889 alla presenza di Umberto I di Savoia, dopo sei anni dall'inizio dei lavori. Due i bacini in muratura: il Benedetto Brin (1889), e l'Edgardo Ferrati (1916) che è tra i più grandi in Europa. Nel 1894 l'inizio della costruzione delle navi da guerra, attività terminata nel marzo 1967, con Nave Quarto, dopodiché l'Arsenale si è dedicato ai compiti di supporto e mantenimento in efficienza della flotta. Il personale impiegato è di circa 130 militari e 820 civili.



La parola all'ammiraglio ispettore **Pasquale de Candia**, Direttore dell'Arsenale Militare Marittimo dal 21 febbraio 2022.

Ammiraglio de Candia, l'Arsenale di Taranto supporta la base navale più rilevante della Marina. Quali sono i suoi compiti?

L'Arsenale assicura completamente lo svolgimento delle soste lavori delle unità della Squadra Navale, sia per il Sistema di Combattimento, sia per il Sistema di Piattaforma, incluse le lavorazioni da svolgersi in bacino. Le lavorazioni sono eseguite in parte da maestranze dell'Arsenale, in parte da ditte private con contratti stipulati dallo stesso Arsenale o centralmente, con il controllo delle lavorazioni assicurato comunque dai nostri tecnici civili e militari.

Per avere un'idea concreta del "volume" di attività svolte, ci fornisce un sintetico resoconto di quanto svolto lo scorso anno?

Nel 2023 abbiamo svolto le soste lavori alle navi: Giuseppe Garibaldi, Andra Doria, Federico Martinengo, Procida e l'ex fregata Espero, nonché un intervento in bacino su una corvetta della Marina del Qatar. A fattor comune, le soste sono state completate entro o prima dei tempi programmati, che è stato motivo di grande soddisfazione espresso dai Comandi della linea operativa, nonché di importante gratificazione per il nostro Personale.

Le attività svolte in Arsenale, sono condotte da personale militare e civile della Difesa, ma anche da ditte esterne, ciò significa anche un'opportunità economica per l'indotto. Quanto incide questa sinergia nei rapporti tra Marina e territorio tarantino/pugliese?

Nel 2023 l'Arsenale ha stipulato attività negoziali per oltre 15 milioni di euro, per la quasi totalità con imprese del territorio. A queste significative risorse, si sommano quelle derivanti da contratti centrali, che vedono comunque una gran parte delle attività svolte da aziende locali.

Quindi, c'è una diffusa consapevolezza del ruolo importante svolto dalle lavorazioni dell'Arsenale per l'economia jonica, riconosciuto anche dalle organizzazioni datoriali; non a caso, proprio in Arsenale, Confindustria ha tenuto il 2 febbraio 2023 una manifestazione nazionale, con la partecipazione del Presidente Carlo Bonomi.

Le professionalità espresse dalla "maestranze civili" spesso sono uniche e peculiari del supporto alle navi e purtroppo alcune di esse in "via d'estinzione". Ce ne indica qualcuna?

In effetti, negli anni scorsi sono state perse professionalità molto peculiari, riguardanti le vele, le bandiere, la fonderia e la carpenteria pesante, ma anche il numero di esperti congegnatori, carpentieri, meccanici di artiglieria si è ridotto ai minimi termini. Ci siamo concentrati sulle capacità essenziali che siamo ancora in grado di esprimere direttamente con le nostre maestranze. Queste riceveranno una boccata di ossigeno con le imminenti assunzioni di 150 Assistenti Tecnici, sperando che ciò segni finalmente un'inversione di tendenza per mitigare gli effetti degli ulteriori pensionamenti che incombono.

Nella sua esperienza di Direttore, ci racconta un aneddoto "straordinario" che vuol condividere con i lettori del Notiziario della Marina?

Mi sia consentito riportare due episodi molto significativi delle straordinarie capacità dei nostri Maestri. Uno dal sapore antico, con la ricostruzione ed il restauro della campana del Centro Ospedaliero Militare Taranto (Marispedal), una difficile impresa di lavorazione del legno e del bronzo, per ridare nuova vita alla campana, realizzata in Arsenale nel 1902. L'altro episodio, decisamente più moderno, l'ha scritto l'Officina Periscopi, protagonista di un intervento durato un'intera settimana per revisionare e ripristinare il periscopio di un sottomarino tedesco, ormeggiato per l'occasione nella Stazione Navale Mar Piccolo.



L'Arsenale Militare

Marittimo di La Spezia

“Si può stimare che la presenza della Marina alla Spezia incide sul 10% del prodotto interno lordo della città”

di Flavio Turchini

I lavori di realizzazione dell'Arsenale Militare Marittimo della Spezia iniziarono nel 1862 e terminarono il 28 agosto 1869, quando il generale Domenico Chiodo, progettista e direttore lavori dell'impresa, inaugurò la struttura. L'idea di costruire un Arsenale Militare in questa sede va attribuita a Camillo Benso Conte di Cavour, all'epoca Presidente del Consiglio e Ministro della Marina. L'Arsenale copre oggi un'area di 45 ettari (sugli 85 complessivi della Base Navale) di cui 10 coperti suddivisi in officine, magazzini e uffici. Dispone inoltre di 6 bacini in muratura, un bacino galleggiante e circa 3 km di moli e banchine interne. Ad oggi dispone di 96 militari e 440 civili.



La parola al contrammiraglio **Giuseppe Scorsone**, Direttore dell'Arsenale Militare Marittimo dal 23 settembre 2021.

Ammiraglio Scorsone, l'Arsenale della Spezia è il primo costruito nell'Italia Unificata. Quali sono i suoi compiti?

Qui vengono svolte prevalentemente attività finalizzate al mantenimento in efficienza delle unità della Squadra Navale ma anche lavori e servizi per altri Enti della Marina Militare, per altre Forze Armate, per altre Amministrazioni dello Stato, a favore di privati e anche di Stati Esteri nell'ambito di accordi internazionali.

Per avere un'idea concreta del "volume" di attività svolte, ci dà un sintetico resoconto di quanto svolto lo scorso anno?

Nonostante la contrazione del personale dipendente, l'Arsenale continua a

garantire le manutenzioni dei mezzi della Marina, anche grazie al supporto fornito dall'indotto industriale Spezzino particolarmente fiorente nel settore della nautica. Nel 2023 sono state completate 12 soste manutentive, anche molto complesse, a favore di altrettante unità navali.

Le attività svolte in Arsenale, sono condotte da personale militare e civile della Difesa, ma anche da ditte esterne, ciò significa anche un'opportunità economica per l'indotto. Quanto incide questa sinergia nei rapporti tra Marina e territorio spezzino/ligure?

La Marina ha tradizionalmente svolto un ruolo propulsivo nelle dinamiche economiche e sociali della Spezia. A partire dalla realizzazione dell'Arsenale Militare Marittimo, la città della Spezia è rapidamente divenuta polo

d'eccellenza della manutenzione navale, attirando centinaia d'ingegneri e migliaia di maestranze. Le capacità e le professionalità sviluppate all'interno dell'Arsenale hanno influenzato profondamente il territorio, favorendo la nascita di alcuni cantieri civili che si sono progressivamente evoluti nelle odierne realtà di eccellenza nazionale e mondiale della nautica da diporto. Si può stimare che la presenza della Marina alla Spezia incide sul 10% del prodotto interno lordo della città.

Le professionalità espresse dalla "maestranze civili" spesso sono uniche e peculiari del supporto alle navi e purtroppo alcune di esse in "via d'estinzione". Ce ne indica qualcuna?

Vanno citate le professionalità nella manutenzione e allineamento dei sistemi di artiglieria di bordo, di cui si avvale tutt'oggi anche la nostra

industria nazionale, e l'antica capacità di preparare i piani di posa per accogliere le unità navali all'interno dei 6 bacini in muratura che rappresentano il patrimonio più grande dell'Arsenale.

Nella sua esperienza di Direttore, ci racconta un aneddoto "straordinario" che vuol condividere con i lettori del Notiziario della Marina?

L'Arsenale, da sempre, garantisce le manutenzioni e il sostegno logistico alla nave scuola Amerigo Vespucci prima, durante e dopo le sue annuali campagne di formazione e di rappresentanza all'estero. Particolarmente impegnativa è l'attuale campagna navale che la vede impegnata in una navigazione intorno al mondo della durata di 20 mesi. In tale circostanza poter garantire il supporto logistico alla Nave "più bella del mondo" è per me motivo di grande orgoglio.



L'Arsenale Militare Marittimo di Augusta



“Il compito principale dell'Arsenale di Augusta è supportare la flotta che opera nell'area siciliana assicurando l'esecuzione delle soste per manutenzioni e i collaudi di tutte le sistemazioni soggette a verifiche periodiche”

di Fabio Cacciatore

La realizzazione dell'Arsenale Militare Marittimo di Augusta (Marinarsen) risale alla metà degli anni '30 e negli anni a seguire venne potenziato con la realizzazione di impianti, banchine e caserme, ancora oggi in uso. L'Arsenale, situato nell'area nord-est della rada di Augusta, ripartito nei due siti "San Giuseppe" e "Pantano Danieli", è uno stabilimento industriale di media potenzialità del settore cantieristico, inserito nell'area tecnico-industriale della Difesa, in possesso di certificazione ISO-9000, l'Arsenale di Augusta si avvale di 300 addetti: 70 militari e 230 dipendenti civili.



La parola al contrammiraglio **Massimo Scialpi**, Direttore dal 26 aprile 2022.

Ammiraglio Scialpi, l'Arsenale di Augusta, nel cuore del Mediterraneo, è il più giovane tra gli Arsenali dei quali si è dotata la Marina. Quali sono i suoi compiti?

Il compito principale dell'Arsenale di Augusta è supportare la flotta che opera nell'area siciliana assicurando l'esecuzione delle soste per manutenzioni e i collaudi di tutte le sistemazioni soggette a verifiche periodiche, quali recipienti in pressione, gru, argani, punti di forza. Supporta, inoltre, le esigenze del Comando territoriale Marisicilia nelle attività di alienazione del naviglio dismesso. L'Arsenale, come stazione

appaltante, ha un'autonoma capacità contrattuale e ha, al suo interno, una scuola di formazione specialistica per il proprio personale.

Per avere un'idea concreta del "volume" di attività svolte, ci dà un sintetico resoconto di quanto svolto lo scorso anno?

Nel 2023 l'Arsenale ha gestito complessivamente 7 soste lavori di unità navali, delle quali 3 concluse nel corso dell'anno. Sono stati prodotti 1.000 tubi flessibili, verificati 700 salvagenti individuali, 300 autorespiratori e 200 sistemazioni ed effettuate 150 verifiche di integrità dei materiali. Il volume di attività tecnico-economiche gestite nel 2023 è di circa 14 milioni di euro, suddivisi in circa 700 attività amministrative, tra le quali si evidenziano i 120 contratti stipulati nell'anno.

Le attività svolte in Arsenale sono condotte da personale militare e civile della Difesa, ma anche da ditte esterne, ciò

significa anche un'opportunità economica per l'indotto. Quanto incide questa sinergia nei rapporti tra Marina e territorio di Augusta/Sicilia?

Il supporto dell'indotto locale alle soste lavori incide in maniera significativa e le aziende che lavorano con la Marina hanno sede non solo ad Augusta, ma provengono da tutta l'area orientale della Sicilia e, in alcuni casi, anche da altre regioni. Per l'Arsenale è vitale perseguire un'ampia gamma di collaborazioni perché in questo modo si favorisce la crescita e la specializzazione dell'indotto e, più in generale, la qualità del prodotto fornito.

Le professionalità espresse dalla "maestranze civili" spesso sono uniche e peculiari del supporto alle navi; purtroppo alcune di esse sono in "via d'estinzione". Ce ne indica qualcuna?

Abbiamo delle eccellenze da preservare: la gestione dei bacini di carenamento galleggianti, le verifiche

periodiche, la realizzazione di tubi flessibili, la manutenzione degli apparati del sistema di combattimento, professionisti con capacità difficilmente reperibili nel settore privato.

Nella sua esperienza di Direttore, ci racconta un aneddoto "straordinario" che vuol condividere con i lettori del Notiziario della Marina?

Mi piace citare un aneddoto semplice e apparentemente banale. La prima volta in cui, grazie all'acquisizione di una capacità di stampa in 3D, siamo stati in grado di ripristinare, ad un costo trascurabile, un importante componente elettrico che la stessa industria costruttrice riteneva obsoleto e non riparabile. Insomma, una nuova tecnologia ha permesso di prolungare il ciclo di vita di un apparato datato. E' stato un successo, piccolo ma significativo, perché frutto di una crescita tecnologica e di professionalizzazione del personale che rappresenta la chiave dell'evoluzione di qualsiasi stabilimento di lavoro.



In alto: l'assistente tecnico Marco Landolfi insieme all'assistente tecnico Laura Giano durante le attività di verifica e controllo periodici, a bordo di una nave militare. A destra: l'assistente tecnico Michelangelo Guercio in officina I.E.B (impianti elettrici di bordo). A seguire: l'assistente tecnico nautico Fabio Musumeci insieme al capo di prima classe Distefano Gaetano durante una verifica ad un pistone.





Il settore nazionale delle costruzioni navali militari gode della collaborazione tra componente industriale e governativa. In tale contesto, le competenze maturate dal personale della Marina rappresentano un patrimonio unico, da conservare e valorizzare.

di Antonello D'Avenia



Cantiere integrato militare del Muggiano

Le dinamiche di allestimento e messa in linea delle nuove unità coinvolgono diversi attori e attività interconnesse che necessitano coordinamento ed armonizzazione. In altre parole, si tratta delle fasi in cui le caratteristiche tecniche dei sistemi, le particolarità dei nuovi equipaggi, dell'organizzazione di Bordo e del supporto logistico sono integrate per concretizzare uno strumento operativo corrispondente ai requisiti indicati dalla Marina. Per ottenere questo, il settore nazionale delle costruzioni navali militari gode da sempre della collaborazione tra componente industriale e governativa. In tale contesto, le competenze maturate dal personale della Marina Militare rappresentano un patrimonio unico, da conservare e valorizzare.



La parola al capitano di vascello **Fabrizio Orenco**, comandante del Centro Allestimento nuove costruzioni navali (Marinalles) La Spezia dal 15 settembre 2021.

Comandante Orenco, quali sono i compiti del Centro Allestimento nuove costruzioni navali?

Sorveglianza e supporto tecnico nei processi costruttivi e di allestimento delle nuove navi e sottomarini, oltre che dei loro lavori di ammodernamento per il mantenimento dei requisiti normativi ed operativi, della preparazione e formazione dei primi equipaggi che saranno chiamati ad impiegare le unità navali e i loro sistemi, supportando, anche in ambito internazionale, i programmi di cooperazione sviluppati dalla cantieristica nazionale con le Marine militari straniere.

In cosa consiste l'assistenza tecnica durante la costruzione delle unità navali?

Marinalles opera con il proprio personale, sia a bordo che a terra, attraverso

*una costante azione di verifica rispondente ai requisiti dettati dalla Marina Militare e alle specifiche tecniche contrattuali delle nuove unità in costruzione, in sinergia con l'Industria privata e gli altri pertinenti Elementi di Organizzazione della Marina. Inoltre, di concerto con gli **Uffici Tecnici Territoriali** dipendenti dalla Direzione Generale degli Armamenti Navali, partecipa, in maniera diretta, al processo di Assicurazione Governativa di Qualità e alle verifiche di Conformità sulle unità di nuova costruzione.*

Il personale rappresenta sempre il fulcro di ogni organizzazione, concetto ancora più delicato se si riferisce a un equipaggio, in breve quale gli obiettivi dell'addestramento basico?

Nell'ambito dell'addestramento, più specificatamente in porto e in mare, degli equipaggi designati ad imbarcare a bordo del futuro naviglio della Squadra Navale prima della consegna delle unità navali alla Marina Militare, l'obiettivo che riguarda il Centro, in estrema sintesi, è quello di porre le basi per ambientamento, preparazio-

ne e completa familiarizzazione con i nuovi sistemi di bordo imbarcati, e, non da ultimo, integrazione per tutti i membri dell'equipaggio. Tutto questo, per affrontare, nel breve termine, le missioni che saranno assegnate in mare alle nuove unità.

Marinalles, negli ultimi anni non solo è impegnato in campo nazionale, ma anche internazionale. Ci racconta, in breve, una best practice?

A quanto già previsto in ambito nazionale, sottolineo ricordare l'affiancamento di programmi di cooperazione internazionale con le Marine estere, alle quali si garantisce un'offerta di servizi qualificata e attagliata alle esigenze.

Mi riferisco, in questo preciso momento storico, alla fornitura di 7 piattaforme navali, di varie tipologie, per lo stato del Qatar. Questa commessa, uno dei più rilevanti contratti di export di unità navali di superficie a livello mondiale stipulato negli ultimi anni e frutto di una efficace cooperazione intergovernativa instaurata tra lo stato del Qatar e l'Italia, prevede la fornitura di quattro corvette multiruolo, due

pattugliatori veloci polivalenti Off-shore Patrol Vessel (OPV) e una nave anfibia multiruolo Landing Platform Dock (LPD). Da qui emerge in modo evidente e tangibile, la portata di uno straordinario impegno del Sistema Paese, inteso come sinergia di risorse governative e industriali, capace di generare prospettive di sviluppo tecnologico e significative opportunità di lavoro.

Lavorare gomito a gomito con l'industria privata quali opportunità offre?

Ritengo che la vera opportunità, frutto della sinergia messa in campo tra competenze militari e industria di settore, sia quella tangibile e concreta di poter integrare l'innovazione tecnologica fornita da ciò che si trova a bordo dei nuovi mezzi dello strumento navale, a livello di scafo, propulsione e sistema di combattimento delle unità navali, alla professionalità dei nuovi equipaggi designati ad imbarcare, attraverso un il necessario know-how, in modo da consentire sin da subito di raggiungere la necessaria prontezza operativa delle nuove navi e sottomarini, in un approccio multidominio.



La sorveglianza delle costruzioni in cantiere e l'assicurazione della qualità delle forniture sono attività fondamentali per assicurare che le navi militari soddisfino i requisiti tecnico-operativi della Marina

Gli Uffici Tecnici Territoriali (UTNAV) di Genova e Roma

I nuovi programmi di costruzione

di Gabriele Catapano *

Il programma di rinnovamento della capacità marittima della Difesa a partire dalla c.d. Legge Navale¹ sta proseguendo attraverso la stipula da parte della Direzione Armamenti Navali (NAVARM) del Segretariato Generale della Difesa e Direzione Nazionale Armamenti di numerosi contratti per la fornitura di nuove e innovative unità navali².

Il personale militare e civile dipendente dagli Uffici Tecnici di Genova e Roma è in modo crescente impegnato nelle attività di supporto a NAVARM nelle fasi di:

- System Design Review (SDR) e Critical Design Review (CDR);
- sorveglianza delle costruzioni in Cantiere;

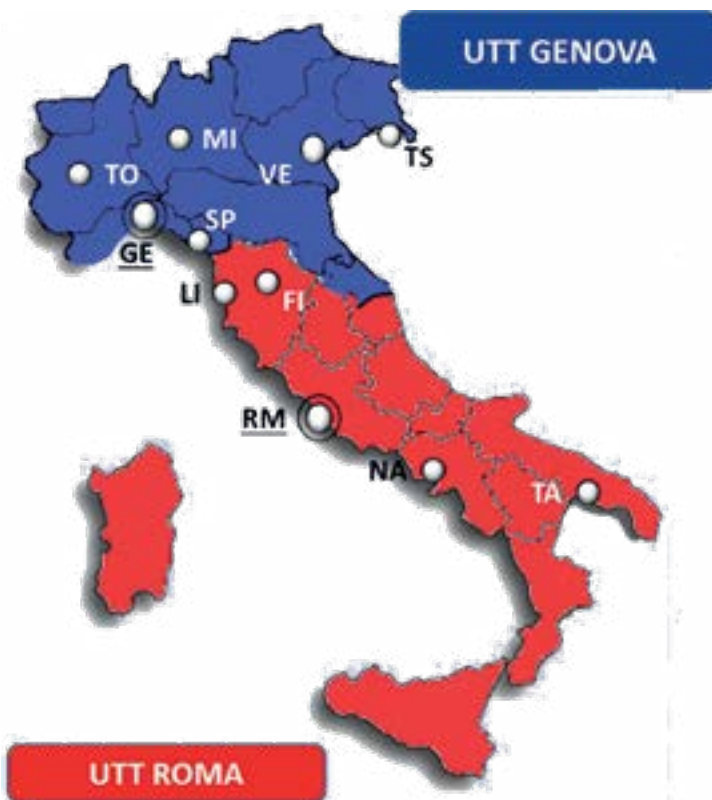
- test e attività di assicurazione della qualità governativa durante la realizzazione e il collaudo in ditta (Factory Acceptance Test) di tutte le forniture e sub-forniture navali che vengono installate e assemblate a bordo delle navi;

- test in porto (Harbour Acceptance Test) e in mare (Sea Acceptance Test), operando in stretta sinergia con il personale del Centro Allestimento Nuove Costruzioni Navali (Marinallès).

L'obiettivo primario dell'attività degli Uffici Tecnici è di assicurare alla Contracting Authority (NAVARM per i programmi Nazionali e OCCAR - Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement - per i contratti loro affidati) un prodotto finale (unità navale) di qualità rispondente ai requisiti operativi della Forza Armata e alle normative tecniche emanate da NAVARM.

Riferimenti della Stazione Appal-

*Capitano di vascello
Direttore UTNNAV Genova



tante e depositari delle conoscenze tecniche e delle lezioni apprese durante la costruzione delle unità navali nei diversi cantieri³; gli Uffici Tecnici operano con grande impegno delle dipendenti risorse umane dislocate presso le numerose ditte, fornitrici degli impianti e appa-

ti di bordo, diffuse sul territorio nazionale, nei distretti industriali delle diverse aree del Paese che ricadono sotto la giurisdizione delle articolazioni⁴ di UTNAV Genova e UTNAV Roma. Era il lontano 2014 quando, in sinergia con le Divisioni Tecniche di NAVARM e lo Stato

Maggiore della Marina, ci si accinse a finalizzare i primi contratti di fornitura delle nuove navi (c.d. Legge Navale). In tale occasione lo scrivente ebbe l'opportunità di contribuire a "far muovere i primi passi" a diverse unità navali della Marina Militare che oggi già operano in mare, quali navi della classe Thaon de Revel e nave supporto logistico (Logistic Support Ship - LSS) Vulcano, e che, grazie anche agli Uffici Tecnici Territoriali di Genova e di Roma, riescono ad assicurare i compiti che la Nazione gli affida. Tanti altri programmi sono alle porte e il lavoro che aspetta gli UTNAV rappresenta una grande opportunità che va colta e verso la quale occorre investire tutte le possibili energie per mantenere e consolidare quel *know how* necessario ad assicurare alla Marina e al Paese prodotti tecnologicamente avanzati, efficaci da un punto di vista operativo e sostenibili logisticamente. Serve formazione di base, specialistica e avanzata, serve una grande professionalità del personale militare e civile. Serve motivazione, pragmatismo ed esperienza proveniente dal campo. Sono questi gli ingredienti fondamentali che forniscono all'Ente che rappresenta, così come a qualunque altro organismo coinvolto nelle diverse

fasi di gestione di un Programma navale complesso, le prerogative della "competenza" e della "capacità di fare" necessari per garantire lo sviluppo e la disponibilità nei giusti tempi di unità navali all'avanguardia tecnologica, in grado di operare in mare in modo efficace per dare adeguata risposta alle minacce attuali e future. Sono tutte capacità distintive che assicurano quel ruolo di primo livello che compete a una Forza Armata di rango come la Marina Militare, che non può prescindere dalla capacità di guidare, indirizzare e far crescere, con un sano e costruttivo dialogo e confronto, tutta la compagine industriale del settore Navalmeccanico, del Sistema di Combattimento e delle Telecomunicazioni.

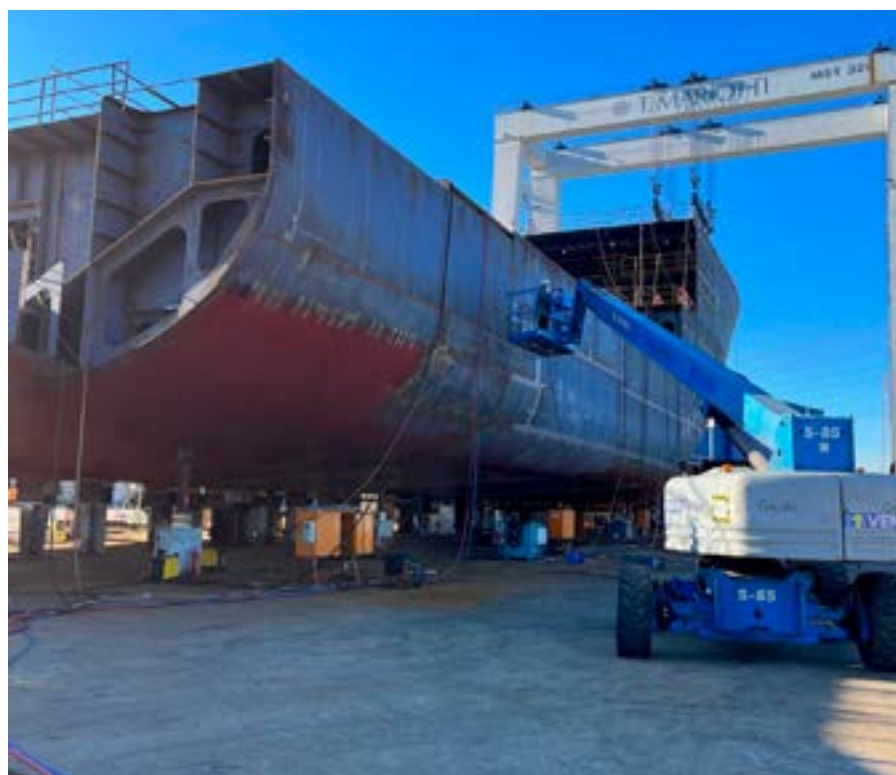
NOTE

¹La c.d. Legge Navale prevedeva la fornitura delle unità della Classe PPA (7 navi in diverse configurazioni del sistema di combattimento), 1 LHD - Landing Helicopter Dock (Nave Trieste) ed 1 LSS - Logistic Support Ship (Nave Vulcano).

²Il programma di rinnovamento della capacità marittima della Difesa ad oggi vede attivi i contratti di fornitura delle ultime 2 FREMM della classe, della seconda LSS, di SDO-SuRS (Special & Diving Operation Submarine Rescue Ship), di nr.4 NFS (Next Future Submarines), nr.1 NIOM (Nave Idro Oceanografica Maggiore), nr. 3 OPV (Offshore Patrol Vessel), nr. 2 MTC-MTF (Mototrasporto Costiero - Fari) e nr. 4 Unità di Tirocinio di Manovra (TirMa). Da finalizzare i contratti per nr. 6 CNG (Cacciamine di Nuova Generazione), 2 nuovi Caccia Torpediniere, 3 nuove Unità Anfibia.

³In prima linea Fincantieri, con gli storici stabilimenti di Riva Trigoso e Muggiano ai quali si è affiancato da qualche anno quello di Castellammare di Stabia e, a seguire, Intermarine, Cantieri Baglietto e il Cantiere Mariotti. Quest'ultimo, in particolare, sta costruendo l'Unità Special & Diving Operation Submarine Rescue Ship (SDO-SuRS), che sostituirà Nave Anteo, e realizzerà le prossime Mototrasporto Costiero - Fari (MTC-MTF).

⁴Dipendono da UTNAV Genova i Distaccamenti di Milano, Venezia, La Spezia ed i Nuclei di Torino e Trieste mentre da UTNAV Roma i Distaccamenti di Napoli, Livorno e Taranto ed il Nucleo di Firenze.





Sosta Lavori ARGENTINA

Escala de mantenimiento periodico del burque escuela Amerigo Vespucci

*di Aurora Esposito**



**Ufficiale di rotta
di nave Vespucci*

Quando il pensiero va alla nave scuola Amerigo Vespucci, la fantasia lo fa immaginare con le vele spiegate al vento, navigare per i mari e gli oceani, ammirato e omaggiato da chiunque abbia la fortuna d'incontrarlo. Nel caso del Vespucci, la realtà rispecchia, o addirittura supera, le aspettative. Non tutti, però, si chiedono come faccia questa nave così iconica per l'Italia ad essere ancora così in forma dopo 93 anni di servizio. Il segreto sta nelle manutenzioni periodiche svolte ogni anno durante la sosta lavori.

Una sosta lavori un po' speciale, non in Italia nell'Arsenale Marittimo di La Spezia, bensì nell'**Astillerio Rio Santiago a La Plata, in Argentina**, all'altro capo del mondo, dal 5 novembre 2023 al 13 marzo 2024.

Il modo migliore per immergersi in questa insolita realtà è attraverso le parole di alcuni dei protagonisti dei lavori: l'Ingegnere Luca Bonatti e l'Ingegnere Giulia Cudia, di Fincantieri, (Capo Barca e Gestore del Contratto), e l'Ingegnere Omar Graziano e il dottor Pedro Wasiejko, dell'Astillerio (Capo Barca e Presidente dell'Astillerio).

Ingegnere Bonatti, ci può raccontare in cosa consiste il compito del "capo barca"?

Il mio compito durante la sosta manutentiva di una nave è quello di organizzare le lavorazioni oggetto di richiesta da parte del committente (la Marina Militare nel caso del Vespucci), risolvendo eventuali criticità, implementando azioni straordinarie/correttive e trovando soluzioni tecniche a volte inusuali, ma necessarie su una nave di questo tipo. Monitoro anche l'andamento delle attività al fine di garantire, in sinergia con i reparti tecnici e logistici della Marina Militare, il termine delle lavorazioni con successo e nei tempi previsti, garantendo la piena soddisfazione di tutto il team coinvolto, sia dell'industria che della Marina.

Non è la prima volta che lei

lavora a bordo del Vespucci: ci può raccontare in cosa è stata diversa questa sosta lavori rispetto a quelle degli anni scorsi?

Lavorare sul Vespucci non è mai facile. Le problematiche che si affrontano su una nave così importante e antica, unica nel suo genere, fanno sì che tutte le attività debbano essere controllate nei minimi dettagli. L'eseguire tali attività in un paese straniero ci mette di fronte ad una



sfidante prova che deve essere organizzata nei minimi particolari. Il reperimento dei materiali e di figure professionali idonee ad alcune specifiche lavorazioni è stato, a mio parere, la prova più difficile.

La sinergia tra il personale di bordo (indispensabile in quanto anima della nave e profondo conoscitore dei sistemi), Fincantieri, Astillerio Rio Santiago e i professionisti intervenuti dall'Italia e dall'estero per le lavorazioni più critiche, stanno facendo sì che tutto si svolga nel miglior modo possibile.

Ingegnere Cudia, ci spiega qual è il suo compito nell'ambito della sosta lavori del Vespucci?

Il mio ruolo nell'ambito di questa commessa è di Lead Project Engineer, il cui compito è analizzare le attività previste contrattualmente durante la sosta lavori, confrontarmi con i colleghi dell'ufficio acquisti per scegliere e ingaggiare i fornitori italiani, cileni e argentini e soprattutto gestire di concerto con il cliente l'ottenimento del miglior risultato finale e la consuntivazione delle singole attività.

Normalmente i lavori di Nave Vespucci si svolgono alla Spezia: come mai quest'anno si sono svolti in Argentina?

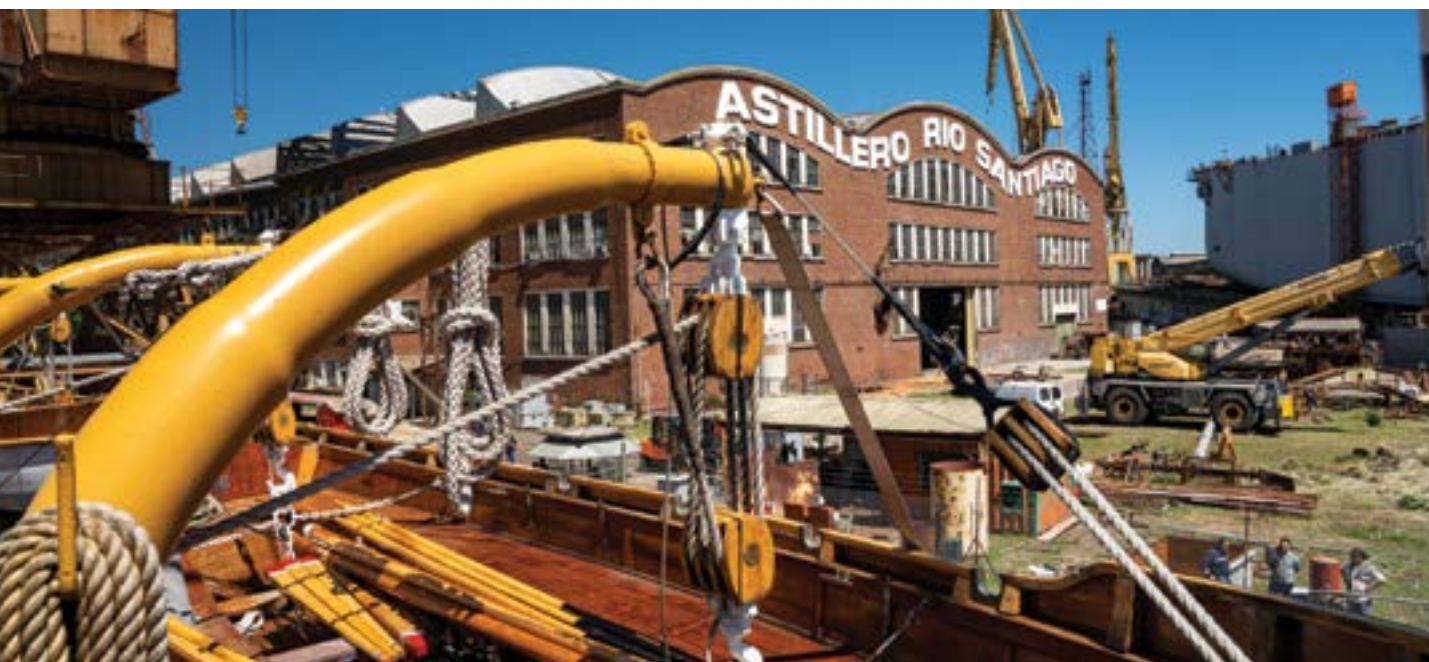
L'Amerigo Vespucci è partita il 1 luglio 2023 da Genova per la Campagna Giro del Mondo, questo contratto con Fincantieri nasce per supportare la nave durante questo incredibile viaggio. L'Argentina è stata scelta in quanto si era stimato che in questo periodo dell'anno in cui la nave sarebbe passata per Buenos Aires, il Vespucci avrebbe raggiunto le ore di moto necessarie per effettuare un service di revisione sui diesel generatori. Da questa attività driver è nata tutta la sosta lavori.

Ingegnere Graziano, ci saprebbe dire quali sono i lavori più importanti che state facendo a bordo?

Tra tutti, i lavori svolti nelle sentine, cioè nella parte più bassa delle sale macchine: lì abbiamo "spannellato", ovvero tolto parte dei rivestimenti interni, per poter lavare e pulire e poi pitturare le pareti. Inoltre, abbiamo rimesso a nuovo le "calderine", cambiato l'olio dei condensatori e disinfettato le casse dell'acqua. Anche sostituire una parte delle tubolature non è stato semplice!

E qual è secondo lei il lavoro più difficile?

Sicuramente, la pulizia e le pitturazioni fatte in una sentina grande ben 90 mq!



Dott. Wasiejko, è stato difficile trovare un luogo adatto per i lavori del veliero?

All'Astillero fu costruita la fregata Libertad (varo 30 maggio 1956), per l'addestramento dei cadetti dell'Armada Argentina, e anche i lavori di questa nave sono stati effettuati qui: abbiamo potuto sfruttare queste esperienze



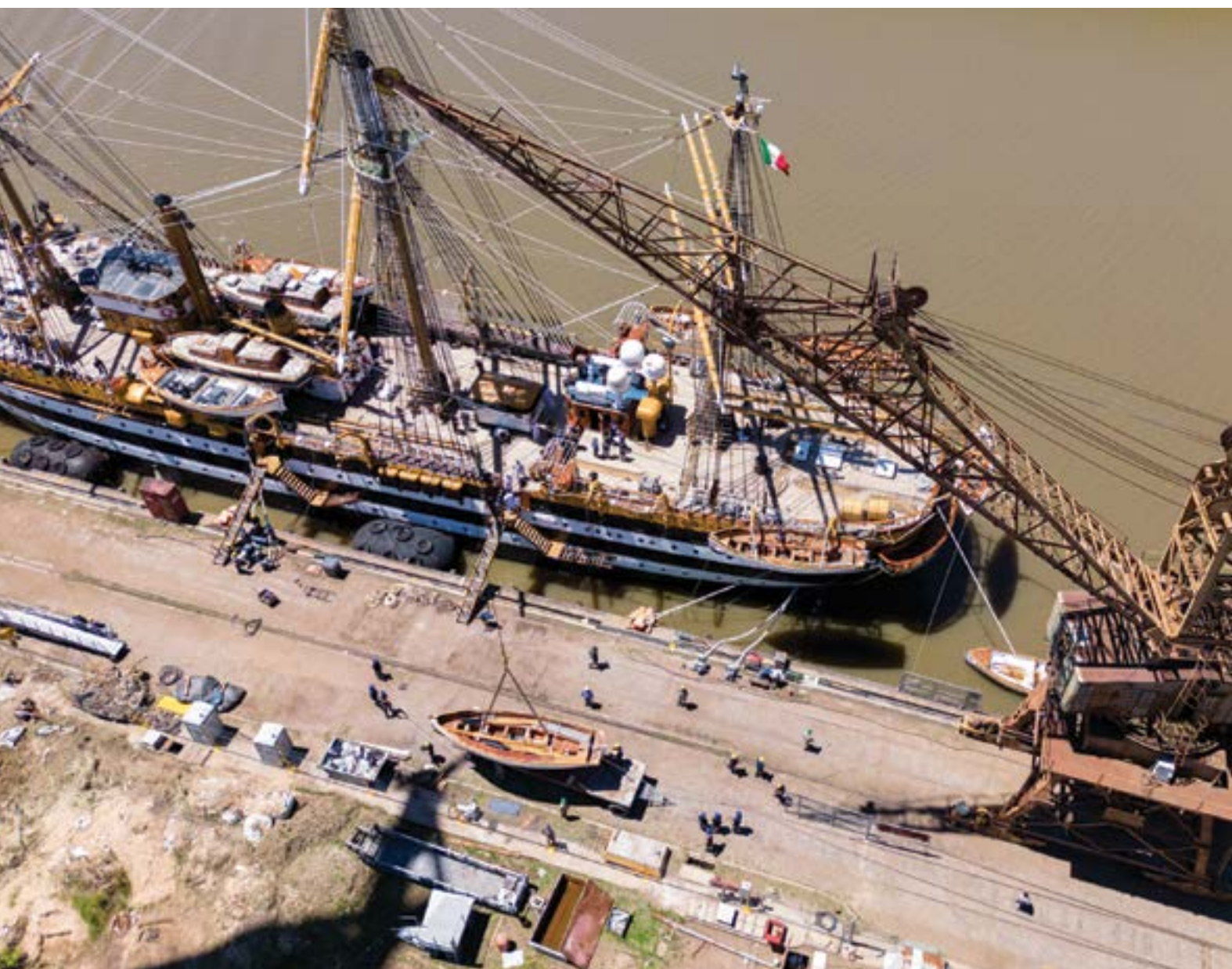
precedenti per trovare facilmente il luogo adatto anche al Vespucci.

Crede che ci siano difficoltà particolari a lavorare su una nave così particolare e "anziana"?

Grazie alle esperienze pregresse con la fregata Libertad e di altre imbarcazioni simili, credo che questo sito sia uno dei pochi in

grado di effettuare le manutenzioni del Vespucci.

È un lavoro alla portata del personale dell'Astillero Rio Santiago e penso che stiamo rispettando le aspettative di Fincantieri e della Marina italiana. Lavorare su una nave così anziana, che richiede dei trattamenti speciali non è solo un grande orgoglio, ma anche un valore aggiunto per noi. Insomma, dietro questa sosta lavori c'è un mondo, composto da tanti professionisti che intervengono, ciascuno nel proprio campo, per assicurare la buona riuscita dello spettacolo: la maestosità di Nave Vespucci.



INSERZIONE PUBBLICITARIA

PELI™ BUILT TO PROTECT

SOLUZIONI PER IL TRASPORTO E L'ILLUMINAZIONE



ILLUMINAZIONE PER AREE REMOTE
Fino a 24.000 lumen di potente illuminazione per aree remote.



VALIGIE PELI AIR
Il più leggero contenitore di protezione sul pianeta.



TORCE TATTICHE
Versatili, pronte per l'uso e resistenti agli urti inevitabili nei momenti d'azione.

RESISTENTI. IMPERMEABILI. ERMETICHE. TESTATE.

Da più di 45 anni le principali forze armate del mondo si affidano alle soluzioni di protezione ed illuminazione ad alto rendimento di Peli. Con centinaia di dimensioni e versioni personalizzate, le custodie Peli offrono la migliore protezione possibile per qualunque tipo di apparecchiatura, da un'attrezzatura elettronica ai pezzi di ricambio di un elicottero. Missione dopo missione, possono essere utilizzate e per proteggere e difendere attrezzature vitali nelle condizioni più difficili.

Le soluzioni di illuminazione innovative e all'avanguardia di Peli includono anche torce tattiche e torce frontali. Questi sistemi forniscono un'illuminazione potente, efficiente dal punto di vista energetico e ricaricabile in aree remote, spazi confinati e grandi aree di lavoro, senza il bisogno generatore.

MADE IN
USA

ASIA EQUIPAGGIAMENTI - Via Ariston, 385,
00142 Roma (ROMA) Italy - Tel. (+39) 06 33773433

ASIA s.r.l. da 28 anni a fianco del Settore Difesa.

Presenti su Me.P.A. come ASIA s.r.l.

www.asiaequipaggiamenti.it

Centro Addestramento Aeronavale

Gli istruttori di Maricentadd hanno svolto il tirocinio elementare a bordo del Pattugliatore Polivalente d'Altura Raimondo Montecuccoli per consentire all'equipaggio di essere impiegato in Indo-Pacifico

*di Mario Tampanella**



Il Centro addestramento aeronavale della Marina Militare (MARICENTADD), dopo un periodo di sette settimane (dal 20 novembre al 22 dicembre e dal 15 al 28 gennaio), ha concluso con esito positivo il "Tirocinio Elementare" a favore degli uomini (98) e delle donne (27) del Pattugliatore Polivalente d'Altura

(PPA) Raimondo Montecuccoli. Al termine del periodo addestrativo svolto nel golfo di Taranto, il terzo dei sette PPA, ha conseguito la piena capacità operativa che gli permetterà di essere impiegato in scenari operativi e che consentirà un'adeguata integrazione nei dispositivi aeronavali nazionali, europei e NATO. Il delicato scopo del tirocinio ele-

mentare è addestrare l'equipaggio in tutte le situazioni in cui la nave potrebbe trovarsi a operare, anche le più complesse, dalla condotta della navigazione alle attività con gli impianti di artiglieria fino alle azioni volte a fronteggiare complesse minacce multidimensionali. Sotto la guida scrupolosa ed attenta degli istruttori di MARICENTADD sono state svolte esercitazioni a difficoltà crescente, che hanno anche visto il coinvolgimento di altre navi militari e velivoli cooperanti per rendere più realistiche possibili le condizioni

in cui si è svolto l'addestramento. Quotidianamente l'equipaggio si è cimentato con impegno e proattività nella condotta operativa della nave, nell'esecuzione di delicate attività marinarie, nella gestione di operazioni di volo e nella pronta reazione alle emergenze, incrementando in tal modo la capacità di operare in maniera efficace sfruttando al meglio le nuove tecnologie che caratterizzano i PPA.



Consegnata alla Marina Militare a fine settembre del 2023, grazie all'esperienza e alle indicazioni degli istruttori, la più "giovane" e moderna nave della Squadra Navale ha potuto addestrarsi non solo allo svolgimento di impegni operativi avanzati per il contrasto di minacce multidimensionali e asimmetriche, ma anche nelle attività di supporto alla protezione civile, di contrasto alle attività illecite in mare e alla tutela *tout court* degli interessi del Paese in mare. Grande attenzione è stata posta altresì all'addestramento nel settore del cosiddetto "controllo del danno", una parte imprescindibile delle capacità richieste all'equipaggio di un'unità navale della Marina Militare che, a complemento dell'addestramento operativo, ha certificato la prontezza nell'affrontare efficacemente minacce quali incendi, falle e allagamenti, il rischio CBRN (chimico, biologico, radiologico e nucleare) nonché emergenze



medico-sanitarie. "Un buon livello di addestramento si raggiunge con la volontà dei singoli, l'esercizio costante e la continua ricerca dell'affiatamento tra i colleghi. La frequente esecuzione di manovre di ormeggio e disormeggio, di fonda, di messa mare dei mezzi minori e di reazione alle avarie, nonché le complesse manovre, quali il rifornimento in mare e il rimorchio di un'altra nave, hanno consentito ai nocchieri di sviluppare importanti automatismi e capacità marinarie, anche in sinergia con gli altri team di bordo. Posso, quindi, affermare che la Componente Marinaresca ha raggiunto l'obiettivo di avere un livello di addestramento tale da poter affrontare le future sfide che attendono Nave Montecuccoli già a partire dai prossimi mesi." Queste le parole del nostro del Montecuccoli, luogotenente Marcello Panzera al termine del tirocinio elementare.

Il Centro addestramento aeronavale della Marina Militare

MARICENTADD è stato costituito il 1° luglio 1972 quale polo di eccellenza per la formazione e l'addestramento degli equipaggi di navi e aeromobili della Marina Militare. L'addestramento è finalizzato al conseguimento sia delle capacità del personale di bordo di assolvere singolarmente e collettivamente i compiti tecnico-operativi assegnati, sia delle capacità delle unità navali di effettuare operazioni aeronavali come unità isolata e/o in coordinamento e concorso con altri mezzi. Tutte queste attività consentono a MARICENTADD di svolgere all'interno della Marina Militare la funzione non solo di centro addestramento nell'accezione tradizionale del termine, ma anche quella di centro di controllo di qualità del "prodotto operativo" della Marina Militare. Durante il Tirocinio Elementare di nave Montecuccoli sono stati impiegati in totale circa 50 istruttori (30 per ogni singola uscita addestrativa). Dal 4 settembre 2023, il contrammiraglio Luca Pasquale Esposito è al comando di Maricentadd.



Gli istruttori di Maricentadd



Capitano di vascello Salvatore D'Avena, capo Ufficio TIRNAV di MARICENTADD. Comandante, l'Ufficio Tirocini Navali svolge un ruolo delicato per la certificazione degli equipaggi della Marina. Quanto è stato impegnativo l'addestramento dell'equipaggio di nave Montecuccoli?

Il periodo di addestramento nell'ambito di un Tirocinio Navale impegna l'equipaggio in maniera intensa con forti stimoli ad operare anche in scenari complessi. Anche per il Tirocinio dell'equipaggio di nave Montecuccoli abbiamo impiegato il principio "train as you fight" (addestrati con massimo realismo). Le attività difatti sono ispirate da massimo realismo, senza derogare tuttavia alla salvaguardia dell'incolumità del personale e garantendo la condotta in sicurezza degli impianti di bordo. Per ottenere ciò è indispensabile fare leva sul "team building", inteso come un insieme di professionisti che hanno come unico intento il raggiungimento degli obiettivi comuni definiti dal comandante della nave.

1° Luogotenente Pasquale Greco, istruttore di MARICENTADD per gli aspetti di controllo del danno e piattaforma. Luogotenente, in qualità di Istruttore dell'Ufficio TIRNAV del Centro Addestramento Aeronavale, di cosa si occupa quando va a bordo?

È da moltissimi anni che mi occupo di addestrare gli equipaggi nel settore del "Controllo del Danno", un aspetto delicato e molto importante per la gestione delle emergenze che potrebbero verificarsi a bordo. Una volta conosciuto come "difesa passiva", il controllo del danno è lo specifico settore che comprende tutte le funzioni, le strutture, gli impianti e le dotazioni di cui un'unità navale dispone per il contrasto agli incendi, degli allagamenti e per la propria protezione in caso di evento CBRN (Chimico, biologico, radiologico e nucleare). Nel complesso, il mio ruolo è proprio quello di supportare l'equipaggio nell'incrementare la prontezza, la conoscenza delle procedure e la capacità di reazione di fronte a delicati eventi.



L'ADDESTRAMENTO *dei sottomarini*

di Roberto Bruzzesi

I sottomarini, nel corso delle loro missioni operative, alternano fasi di intensa attività in mare a periodi dedicati alle soste tecniche per effettuare manutenzioni programmate. Queste pause, pur essendo cruciali per assicurare l'efficienza e la sicurezza del sottomarino, hanno un impatto sulla prontezza operativa, sull'efficacia dell'addestramento e sulla coesione dei team di bordo. Al termine delle soste, l'Addestramento Elementare per Sottomarini (AES), noto anche come Tirocinio Sottomarini, è vitale per ristabilire un elevato livello di prontezza al combattimento del sottomarino. Il Tirocinio Sottomarini è articola-

to su moduli addestrativi composti da esercitazioni a difficoltà crescente, che possono coinvolgere anche altri sottomarini, unità navali e velivoli cooperanti, simulando lo spettro completo delle situazioni operative che l'equipaggio potrebbe affrontare. L'equipaggio del sottomarino Salvatore Todaro (U212A I Batch), impegnato dal 4 al 20 novembre 2023 nell'AES, si è esercitato nel contesto di scenari complessi simulati, raggiungendo una piena coesione e prontezza operativa, sia sul piano individuale sia a livello del team di bordo, necessaria per affrontare le principali missioni affidate al sottomarino. In particolare, sono stati ricreati scenari caratterizzati dal contra-

Sommersgibilista in addestramento alla lotta antincendio. Equipaggiato con un autorespiratore a circuito chiuso, si prepara all'utilizzo della termo-camera, strumento dedicato al monitoraggio della temperatura dei locali interessati da incendio.

sto a minacce di tipo “simmetrico” (navi, aerei, sommergibili) o “asimmetrico” (attacchi condotti con metodi non convenzionali). Sono state, inoltre, simulate operazioni di sorveglianza marittima, di protezione delle infrastrutture critiche (quali quelle per il trasporto di fonti energetiche e delle comunicazioni che si sviluppano lungo i fondali marini), attività di lancio siluro e una complessa serie di esercitazioni che ha certificato anche la capacità dell’equipaggio nell’affrontare eventi dannosi interni, quali incendi, falle, emergenze medico-sanitarie. In tale contesto, gli istruttori della Scuola Sommergibili “Capitano di fregata Rio Corazzi” hanno rivestito un ruolo di fondamentale importanza, valutando l’addestramento condotto al fine di fornire al Comando dei Sommergibili, che dovrà impiegare il sottomarino, un quadro esaustivo e aggiornato della prontezza operativa. Gli istruttori hanno contribuito a potenziare le competenze tecniche specialistiche dell’equipaggio aiutandolo ad acquisire un adeguato livello di sicurezza e di reattività per poter operare autonomamente in un ambiente così sfidante come quello di un sottomarino in immersione. L’AES ha rappresentato, pertanto, un’importante percorso di crescita, sia sul fronte professionale che

Sono convinto che la chiave del nostro successo risieda nell’unione di intenti e nell’impegno collettivo. La consapevolezza dell’obiettivo comune ha guidato ognuno di noi a collaborare con dedizione e tenacia per conseguire il risultato desiderato.

La coesione è l’elemento necessario che consente di valorizzare le competenze professionali dei singoli maturate nell’ambito dei corsi di qualificazione effettuati presso la Scuola Sommergibili.

Queste abilità tecniche, combinate con la capacità di lavorare in squadra - una virtù che si coltiva attraverso l’esperienza diretta e la vita di bordo - sono indispensabili

per il successo delle nostre missioni e per il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

*capitano di corvetta Davide Gallo
comandante del sottomarino Salvatore Todaro*

su quello personale, per ciascun membro dell’equipaggio. Attraverso l’impegno, la determinazione e la costante dedizione di ciascuno a bordo, sotto l’autorevole e incisiva azione di leadership del comandante, il capitano di corvetta Davide Gallo, il sottomarino è stato certificato pienamente operativo, in grado di assolvere

con efficacia i compiti essenziali di controllo degli spazi marittimi di interesse nazionale, tutela delle infrastrutture critiche sottomarine e di deterrenza nei confronti di potenziali minacce. Per conoscere meglio i protagonisti dell’AES condotto dal sottomarino Todaro abbiamo incontrato alcune figure chiave.



Gli istruttori del Servizio Addestramento del Comando Flottiglia Sommergibili

Comandante Luigi Zefferino, come si prepara il personale di un sottomarino ad affrontare la vita a bordo, le emergenze e le operazioni?

Vivere a bordo di un sottomarino rappresenta una sfida unica che richiede una preparazione accurata. Ciò comincia con la conoscenza delle caratteristiche tecniche del mezzo e delle relative procedure di sicurezza. Tuttavia, questo costituisce soltanto l’inizio del percorso. Focalizziamo il nostro addestramento sulla gestione delle emergenze attraverso simulazioni dettagliate e sessioni pratiche. La comunicazione, la leadership e la prontezza di reazione sono pilastri fondamentali. Il nostro obiettivo è garantire che l’equipaggio sia pronto ad affrontare qualsiasi situazione, salvaguardando la sicurezza del personale del sottomarino attraverso un continuo miglioramento delle procedure e delle tattiche.



1° Luogotenente Cosimo D’Andria, potrebbe condividere con noi quali sono gli elementi specifici che vengono valutati durante il tirocinio a bordo di un sottomarino?

Durante il tirocinio esaminiamo diversi aspetti critici. La competenza tecnica risulta fondamentale. Ogni membro dell’equipaggio deve dimostrare una solida comprensione dei sistemi, delle procedure e delle apparecchiature specifiche del sottomarino a cui è assegnato. La capacità di gestire situazioni critiche è un altro aspetto cruciale: l’equipaggio deve essere in grado di rispondere con rapidità ed efficacia di fronte a emergenze e situazioni potenzialmente pericolose. Inoltre, la collaborazione di tutta la squadra risulta essenziale per garantire un ambiente di lavoro coeso, il quale costituisce la vera premessa per assicurare la sicurezza di ogni singolo membro dell’equipaggio e, in linea più generale, la resilienza del team in un ambiente complesso come quello di un sottomarino in immersione.





L'addestramento dei cacciamine

di Alessandro Orsi*

Centrale Operativa di Combattimento (C.O.C.) di un cacciamine in addestramento. Seduti alle consolle sottufficiali e graduati: il pilota del veicolo subacqueo filoguidato, il radarista addetto al CMS (sistema integrato di navigazione e tracciamento) e due ecogoniometristi addetti al sonar di ricerca e classifica. In piedi, l'ufficiale valutatore. Il personale indossa il kit antiflash (copricapo e guanti in tessuto ignifugo).

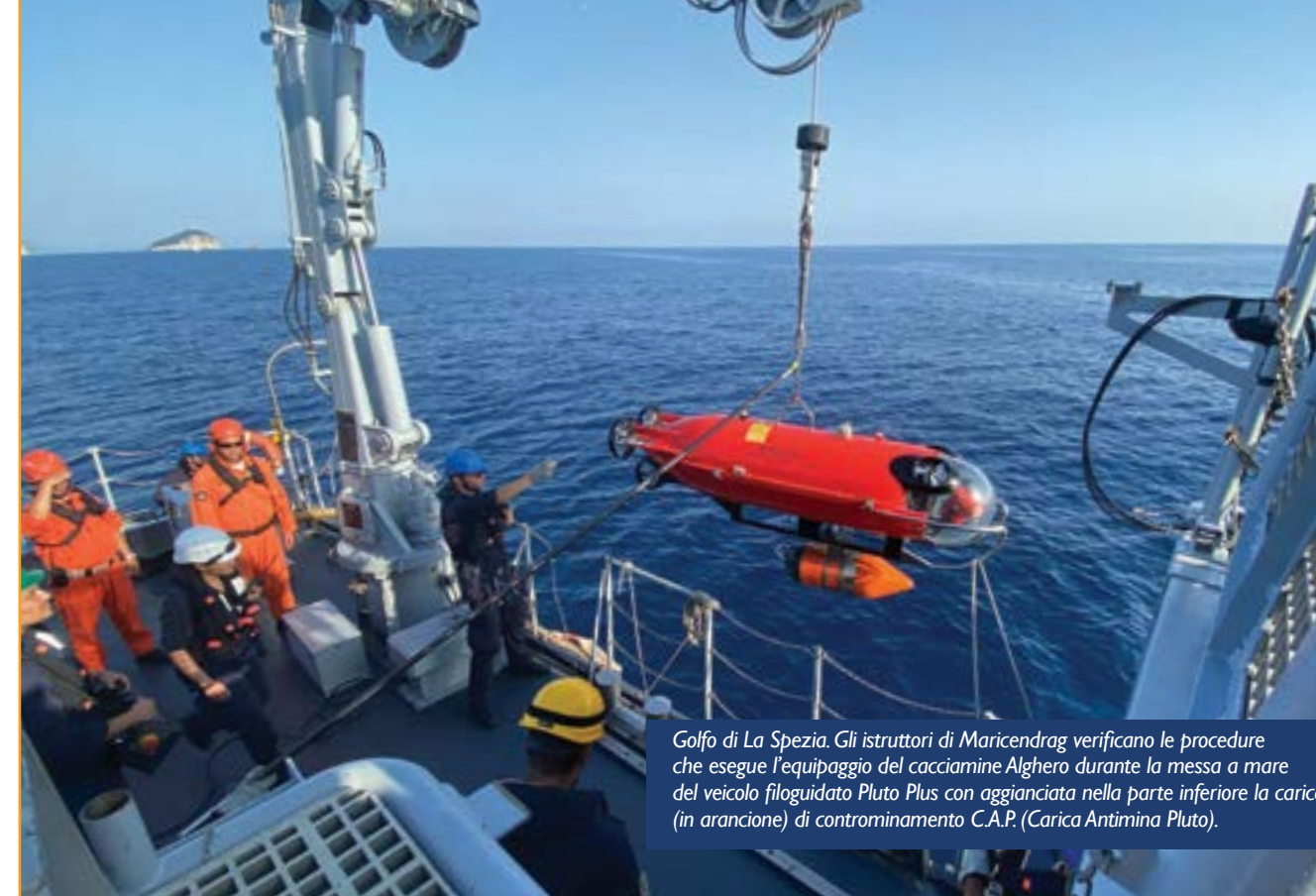
*Capo sezione addestramento di Maricendrag

Il Centro di Addestramento alla Guerra di Mine (MARICENDRAG), posto alle dipendenze del Comando delle Forze di Contromisure Mine, ha sede alla Spezia, con la missione di contribuire alla formazione specialistica, all'addestramento del personale imbarcato e alla certificazione degli equipaggi dei cacciamine. Negli anni, l'offerta addestrativa del Centro è stata estesa anche alle altre unità della Squadra Navale che fanno base a La Spezia così come alle unità di Marine estere alleate, con particolare riguardo alla sicurezza della navigazione, al contrasto di incendi e allagamenti, all'esecuzione di manovre marinaresche.

Di pari passo con l'ammodernamento tecnologico e le pressanti sfide globali, MARICENDRAG ha adeguato la propria organizzazione affiancando ai classici supporti didattici a terra, come le aule

multimediali e la tuga antincendio del dipendente Centro di Sicurezza, anche simulatori di manovra e sistemi *laser tag*. In mare, ciclicamente, MARICENDRAG sottopone i cacciamine a tirocini addestrativi, programmati al termine di soste lavori o in preparazione a missioni nazionali e internazionali. A questi si aggiunge la certificazione a standard NATO, nell'ambito della *mine warfare* (lotta alle mine).

Di recente, gli istruttori di MARICENDRAG sono stati a bordo del cacciamine Vieste, equipaggiato oltre che del tradizionale sonar anche di un veicolo autonomo subacqueo in grado di raggiungere 3000 metri di profondità. Il tirocinio ha avuto il compito di addestrare la nave prima di partecipare all'operazione nazionale Fondali Sicuri per il controllo delle infrastrutture critiche subacquee nazionali.



Golfo di La Spezia. Gli istruttori di Maricendrag verificano le procedure che esegue l'equipaggio del cacciamine Alghero durante la messa a mare del veicolo filoguidato Pluto Plus con agganciata nella parte inferiore la carica (in arancione) di controminamento C.A.P. (Carica Antimina Pluto).



Gli istruttori di Maricendrag



Il direttore di Maricendrag è il capitano di fregata Claudio Cuomo che ha rivestito diversi incarichi a bordo e, dal 2005, è specialista della guerra di mine e della seabed warfare. Direttore, come si diventa istruttore di MARICENDRAG?

Il Centro che dirigo dal novembre scorso è composto da 35 istruttori, che rappresentano la miglior espressione e la sintesi delle diverse categorie di bordo. Entrare a far parte del Centro di Addestramento è l'aspirazione di ogni membro della componente. La selezione permette di mantenere lo *standard* di eccellenza riconosciuto anche a livello internazionale.

Le qualità che meglio descrivono gli istruttori sono preparazione, esperienza e motivazione, la cui sintesi consente di perseguire la formazione specialistica del singolo, l'elevata prontezza operativa degli equipaggi, in particolare nell'ambito della *seabed warfare*.

Il luogotenente Corrado Accarpio è nella componente di guerra di mine dal 1996 e si occupa dell'addestramento all'impiego del sistema di combattimento dei cacciamine.

Luogotenente, come vi preparate all'addestramento e cosa valutate?

Preparare un equipaggio per una prolungata missione operativa è sempre più complesso e richiede un'attenta preparazione. La prima cosa da fare è definire un programma adatto alle reali esigenze e che possa bilanciare le attività teoriche con quelle pratiche al simulatore e in mare. In seguito, prepariamo nei minimi dettagli ciascuna esercitazione per consentire di addestrare i *Team* di bordo all'applicazione delle procedure operative e tecniche, all'attivazione dei processi decisionali e alla gestione delle emergenze. Attraverso le lezioni didattiche, la dedizione e i consigli degli istruttori, i singoli diventano squadra e le squadre diventano equipaggi.



In volo simulato

Appontaggio virtuale di un pilota di elicottero EH-101 sulla portaerei Cavour

*di Maurizio Modesto**



**Capo del Centro di addestramento e standardizzazione
al volo su mare di Maristeli Luni (La Spezia)*

Poco tempo dopo lo storico volo dei fratelli Wright nel 1903, i simulatori di volo hanno iniziato a farsi strada nel mondo dell'aviazione; il percorso verso l'evoluzione è stato intenso, tanto da arrivare a poter definire, con studi di settore, che gli equipaggi di volo possono essere addestrati interamente all'interno della realtà virtuale. Al giorno d'oggi, i simulatori di volo rappresentano veri e propri strumenti essenziali e insostituibili per la formazione, l'addestramento e la pianificazione operativa: la simulazione nel volo militare e l'addestramento virtuale, in sinergia con l'intelligenza artificiale, contribuiscono a ridurre l'usura dei velivoli, consentendo un notevole risparmio in termini finan-

ziari, a parità di livello dell'offerta formativa. I simulatori moderni riescono, inoltre, a riprodurre fedelmente tutte le manovre, le emergenze e le sensazioni, come se l'equipaggio si trovasse effettivamente in volo. La simulazione al volo potenzia significativamente le abilità e la fiducia degli equipaggi di volo e riduce il rischio di incidenti, migliorando in maniera significativa il successo delle missioni e la confidenza degli equipaggi. I simulatori non sono limitati ai soli scopi di addestramento, ma fungono da strumenti preziosi per la pianificazione operativa e la condotta delle missioni. La simulazione offre condizioni e situazioni che consentono agli equipaggi di volo di incrementare

l'esperienza in un periodo di tempo relativamente breve. La tecnologia avanzata e l'intelligenza artificiale contribuiscono a rendere i simulatori di volo incredibilmente realistici: la capacità di simulare scenari complessi e di fornire un ambiente sicuro e controllato per la formazione e l'addestramento, li rende un pilastro della preparazione militare moderna. La recente inaugurazione (29 settembre 2023) del nuovo simulatore **Full Crew Mission Simulator (FCMS)** dell'elicottero SH-90, primo simulatore *full motion* per le Forze Aeree della Marina, amplia il *network* del futuro della simulazione dell'Aviazione di Marina che già dispone, dal 2012, del FCMS per la linea di volo dell'elicottero EH-101.



Gli istruttori del Centro di addestramento e standardizzazione al volo su mare (CASVM)

Capitano di vascello David Ilardi, comandante di Maristeli Luni. In che modo la collaborazione e la sinergia tra diverse competenze e unità all'interno del CASVM contribuiscono all'eccellenza nell'addestramento degli equipaggi di volo?



Collaborazione e sinergia svolgono un ruolo fondamentale nell'addestramento degli equipaggi di volo. Il CASVM è composto da personale esperto e qualificato, attentamente selezionato e proveniente da ogni area operativa della Componente Aeromobili: questa diversificazione di esperienze permette uno scambio dinamico di conoscenze teorico-pratiche, che offre agli equipaggi una prospettiva ampia e pratica nell'apprendimento. Inoltre, l'approccio multidisciplinare condotto in un'unica sede favorisce uno sviluppo uniforme di standard di addestramento e garantisce che gli equipaggi siano preparati in modo coerente e conforme alle rigorose normative aeronautiche, assicurando una preparazione di alta qualità. La collaborazione tra unità e diverse competenze favorisce lo sviluppo e l'implementazione di tecnologie all'avanguardia, come i simulatori di missione EH-101 e SH-90, l'ammarraggio forzato (cosiddetto *Helo Dunker*) e i corsi di sopravvivenza in mare (*Naval Aviation Water Survival- NAWs*), vere eccellenze e fiore all'occhiello della nostra Forza Armata.

1° Luogotenente Gaetano Castello, operatore di volo istruttore su elicottero FCMS EH-101. L'istituzione del CASVM con le proprie strutture di Simulazione rappresenta un altro importante traguardo dell'Aviazione Navale. In che modo supporterà i requisiti di addestramento e standardizzazione dei vostri equipaggi di volo?

Gli equipaggi di volo, attraverso simulazioni realistiche e dettagliate in scenari di missioni reali, sono in grado di interiorizzare e praticare le procedure di volo e di emergenza, riducendo al minimo la variabilità nelle risposte agli eventi: ciò contribuirà significativamente a garantire che ogni membro dell'equipaggio sia adeguatamente preparato a seguire le stesse linee guida operative, indipendentemente dalle variabili specifiche di una data missione. Inoltre, la possibilità di registrare e analizzare le prestazioni degli equipaggi consente un riscontro dettagliato. Questo processo di valutazione continua è essenziale per individuare eventuali deviazioni dagli standard e per sviluppare piani di miglioramento personalizzati. In questo modo, il CASVM non solo supporta la standardizzazione iniziale, ma fornisce anche un meccanismo dinamico e virtuoso per il mantenimento e il miglioramento costante degli standard e della qualità dell'addestramento nel tempo.



E' nel contesto della Stazione Elicotteri di Luni che si inserisce il neo-costituito Centro di Addestramento e Standardizzazione al Volo su Mare (CASVM), dispositivo che accentra competenze e funzioni relative alla formazione e all'addestramento degli equipaggi di volo. Il CASVM è stato recentemente costituito per dare un rinnovato vigore alla capacità di generare equipaggi, adeguatamente formati e standardizzati, necessari per alimentare la Squadra Navale e garantire, al contempo, il continuo aggiornamento dei percorsi formativi

in aderenza alle normative aeronautiche. Composto da personale altamente qualificato proveniente da ogni linea operativa della Componente Aeromobili, il CASVM gestisce il *Modular Egress Training System - Helo Dunker* (METS- HD), i due simulatori di missione FCMS per elicotteri EH-101 e SH-90 e rappresenta l'hub di riferimento per la formazione specialistica e l'addestramento, sia elementare che avanzato, degli equipaggi di volo dell'Aviazione Navale. L'istituzione del CASVM ha rappresentato un cambio di passo in

termini di avanguardia tecnologica e interoperabilità, innovazione e digitalizzazione, elementi quest'ultimi che costituiscono i principali acceleratori evolutivi nonché il collante dell'intera organizzazione addestrativa degli equipaggi di volo. L'adozione e il progresso della tecnologia avanzata si rivelano infatti essenziali per garantire agli equipaggi di volo della Marina Militare una preparazione efficace, costantemente adattabile e in grado di rispondere adeguatamente a una sempre più vasta e imprevedibile gamma di scenari.

Sottocapo Benedetta Mormile, frequentatore del 74° corso operatori di volo EH-101.

Riguardo al suo percorso di addestramento ed esperienza presso il CASVM, in che modo ritiene che l'utilizzo della simulazione di volo e ammaraggio forzato abbiano influenzato positivamente l'addestramento degli equipaggi di volo?

L'impiego della simulazione nell'addestramento degli equipaggi di volo in contesti marittimi offre un numero di vantaggi significativi: i simulatori presenti a Maristaeli Luni ci permettono di addestrarci in un ambiente controllato e sicuro e in scenari realistici che non presentano alcun rischio associato. Attraverso la simulazione di diverse condizioni variabili come quelle meteo marine, la ricerca radar e sonar per poter costruire la situazione tattica sopra e sotto la superficie, le attività di appontaggio con navi militari in navigazione, si acquisisce l'esperienza necessaria a poter operare in tutte le condizioni operative, affrontando le condizioni reali con maggiore confidenza nelle proprie capacità. Il realismo dei simulatori di volo, insieme alla professionalità e alla sentita dedizione del personale istruttore che cura nel minimo particolare la nostra formazione, consentono a noi equipaggi di praticare manovre complesse, procedure di emergenza e tutte le operazioni di salvataggio in mare. La preparazione svolta in vasca e l'addestramento all'amaraggio forzato ci forniscono le conoscenze, le abilità e le strategie necessarie per affrontare efficacemente, e fare la differenza, in una possibile situazione di emergenza.



FLOATEX

WWW.FLOATEX.COM

Prodotti marini galleggianti e costieri

- Aiuti alla navigazione
- Segnali fissi
- Parabordi
- Torri faro in vetroresina fino a 18mt
- Accessori per tubazioni OS&D
- Barriere galleggianti
- Galleggianti per Oil e Dragaggio
- Boe d'ormeggio grandi navi
- Boe d'ormeggio piccoli natanti

WWW.FLOATEX.COM

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

IALA
INDUSTRIAL MEMBER

FLOATEX SRL

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

INSERZIONE PUBBLICITARIA

Vai al sito FLOATEX con il

Giovani allievi guardano al futuro

Energia eolica offshore: un potenziale rivoluzionario esplorato dai giovani allievi del Morosini di Venezia

di Martina Miorini*

Il 6 febbraio 2024, presso il Liceo Militare Teulì di Milano, si è svolto l'evento "Le Discipline Science, Technology, Engineering, Mathematics (S.T.E.M.) nella Difesa", nell'ambito della prima settimana nazionale dedicata alla divulgazione di tali discipline.

Questo incontro è stato promosso dal Ministero della Difesa e organizzato dal sottosegretario di Stato alla Difesa, On. Isabella Rauti, coinvolgendo i quattro licei militari: **Nunziatella** di Napoli, **Teulì** di Milano, **F. Morosini** di Venezia e **Douhet** di Firenze.

In particolare, gli allievi di ciascun liceo, accompagnati da ufficiali delle corrispondenti Forze Armate d'appartenenza in possesso di lauree tecnico-scientifiche, hanno esposto quattro differenti progetti inerenti a discipline in ambito S.T.E.M. In tale occasione, gli studenti della



Scuola Navale Militare Francesco Morosini di Venezia, Lucrezia Conte, Iulian Costan, Federica Morabito, Alberto Perino e Federico Tintisona si sono distinti presentando un progetto innovativo sulle energie rinnovabili: l'eolico offshore.

Il progetto dal titolo "**Offshore wind energy: from sea to sky**", ha esplorato l'attuale panorama energetico nazionale e internazionale, con particolare enfasi sulle fonti rinnovabili; è stato evidenziato il **ruolo cruciale dell'eolico**, discutendone vantaggi e svantaggi sia dal punto di vista economico che tecnologico.

L'attenzione è stata poi focalizzata sull'**eolico offshore galleggiante**, spaziando dallo scenario nazionale attuale alle potenziali future applicazioni, evidenziando la sua idoneità alle caratteristiche morfologiche del litorale italiano. Questa nuova tecnologia, se debitamente "informatizzata" attraverso

l'utilizzo etico e consapevole dell'**Intelligenza Artificiale** (Artificial Intelligence, AI) e dell'**Internet of Things** (IoT), in sinergia con il **Gemello Digitale** (Digital Twin), potrà risultare competitiva sotto ogni aspetto, massimizzando il rendimento e abbattendo i costi di installazione e manutenzione. "Tramite il supporto della nostra coordinatrice, sottotenente di vascello Miorini, questa opportunità ha permesso a noi allievi di avvicinarci a questo mondo tecnologico che è sempre più importante per il futuro sviluppo della nostra società" spiega Alberto Perino, allievo della Scuola Navale.

"Il convegno, oltre ad aver suscitato e accresciuto il nostro interesse nei confronti di queste materie, è stata un'occasione per approfondire temi di attualità, ascoltando le testimonianze di alcune importanti professionisti che hanno incentrato la loro carriera sullo studio delle discipline scientifiche.

La partecipazione a questo progetto è stato per noi un'esperienza molto stimolante, anche per averci dato la possibilità di relazionarci e confrontarci con gli allievi delle altre Scuole Militari." Al convegno sono anche intervenuti il Sottosegretario di Stato alla Difesa, On. Isabella Rauti, il Sottosegretario di Stato dell'Istruzione e del Merito, On. Paola Frassinetti e il Capogruppo Commissione Lavoro I, l'On. Marta Schifone, prima firmataria della legge sull'istituzione della settimana nazionale delle discipline STEM. Docenti e ingegneri di spicco, come la prof.ssa Amalia Ercoli Finzi del Politecnico di Milano e l'Ing. Angela Natale, amministratore delegato di Boeing Sud Europa, hanno arricchito il dibattito con il loro contributo.

** sottotenente di vascello, laureata in ingegneria civile, è sottordine alla 1ª Classe dell'Accademia Navale*

AVVICINAMENTO ALLE OLIMPIADI DI PARIGI 2024

La Marina e lo Sport

di Domenico La Faia*

Li 2024 è l'anno delle Olimpiadi, ormai manca veramente poco. L'Olimpiade è l'appuntamento più atteso e importante, per molti un sogno, e può essere per un atleta il coronamento del tanto lavoro svolto, dei sacrifici, degli investimenti, del sudore e dell'impegno profuso, oppure rappresentare l'amarezza e la delusione più grande per una mancata qualificazione che lo costringerà a vedere l'evento solo in TV. L'avvicinamento a questi Giochi olimpici è stato piuttosto singolare in quanto a differenza del tradizionale quadriennio che intercorre tra un'Olimpiade e l'altra, lo slittamento di Tokio 2020 al 2021, a causa

del covid, ha costretto a rivedere programmi e calendari. Sin dalla cerimonia di chiusura di Tokio 2020 è partita senza soluzione di continuità la corsa e la preparazione per Parigi. Un impegno straordinario, inedito, compresso. Le "carte olimpiche", le qualificazioni per i Giochi, che vengono assegnate prevalentemente nell'anno pre olimpico, sono ancora in buona parte in discussione, e solo a poche settimane dall'evento avremo il quadro completo. Numerosi nostri atleti in questi giorni e nei prossimi saranno quindi fortemente impegnati insieme a tecnici e dirigenti per guadagnarsi l'agognata carta olimpica. Gli appuntamenti più importanti sono i mondiali di Tuffi e nuoto in Qatar (febbraio), la coppa del mondo di canottaggio a Lucerna (maggio), i mondiali di vela in Spagna

(febbraio/marzo).

Siamo in corsa in particolare nella vela, nel canottaggio, nella canoa, nei tuffi, nel nuoto artistico e nuoto in vasca. A Tokio 2020, la M.M. contava 14 atleti, che rappresentano il massimo numero di partecipanti.

L'unica medaglia rimane quella di **Giovanni Abagnale**, bronzo nel canottaggio con il collega delle fiamme oro Marco Di Costanzo (RIO 2016). Ma prima della nascita dei Gruppi Sportivi, la M.M. nella sua storia ha avuto militari che hanno vinto medaglie olimpiche. Ricordo la prima in assoluto di **Enrico Porro** a Londra 1908, fu oro nella lotta greco romana; e quelle leggendarie di **Agostino Straulino**, futuro comandante di Nave Vespucci, con **Nicolò Rode**, oro ad Helsinki nel 1952 e argento a Melbourne nel 1956 nella vela classe Star.



I valori dell'atleta di Marina e il legame con la Marina

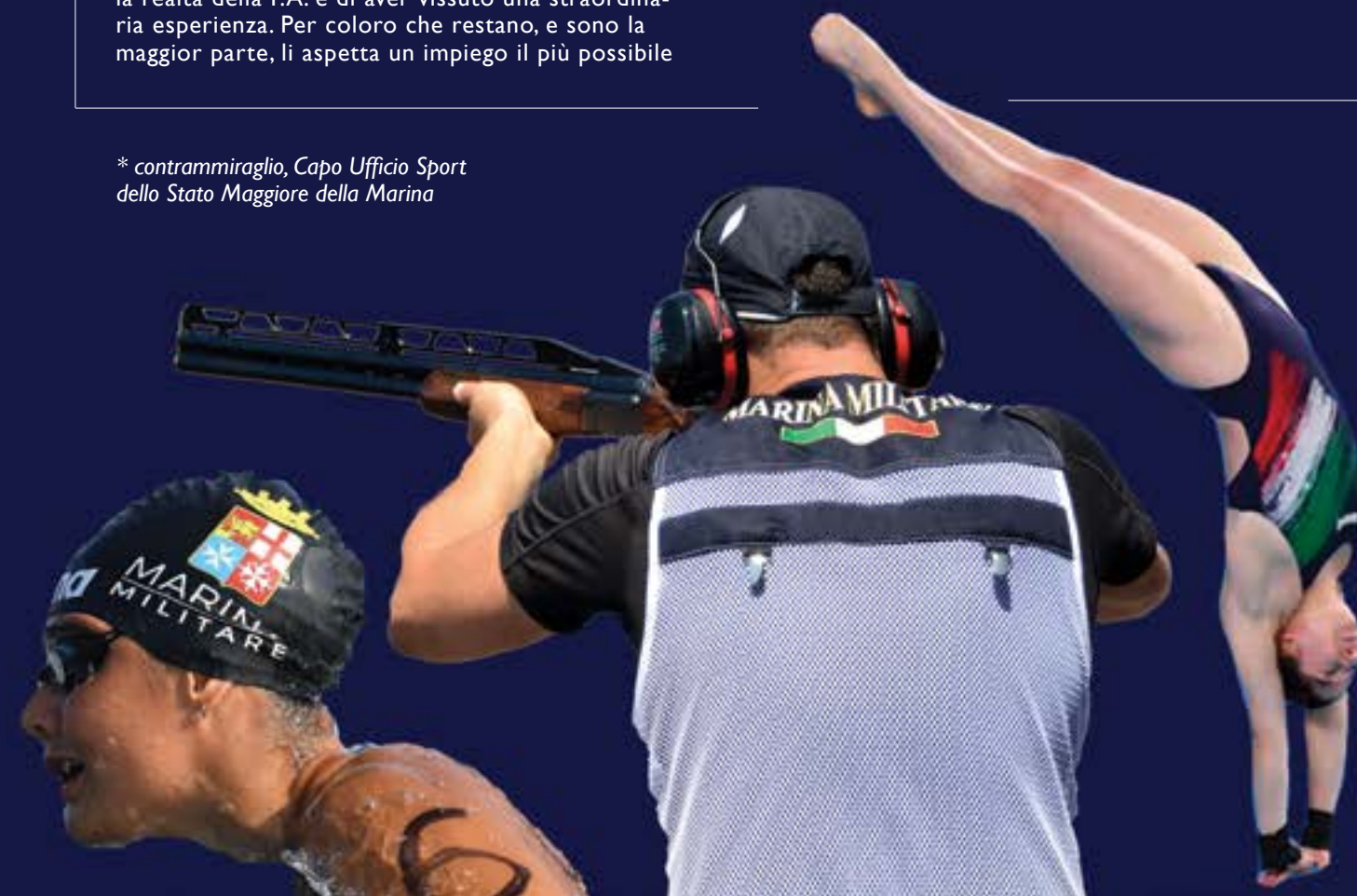
L'inserimento di un atleta nel GSMM in genere avviene senza problemi perché i valori di un'atleta agonistico sono gli stessi di un marinaio e di un militare: spirito di sacrificio, passione, determinazione nel raggiungere l'obiettivo, disciplina, rispetto delle regole e dei ruoli, sfida per superare i propri limiti, sano orgoglio di rappresentare l'Italia. Valori che costituiscono un patrimonio di base comune. La Marina ritengo trasmetta loro un valore aggiunto che è il senso dell'equipaggio che contraddistingue tutti noi marinai, e che si traduce in spirito di squadra, elemento fondamentale per qualsiasi successo. Dietro l'atleta, anche in uno sport individuale, c'è sempre un equipaggio che lavora incessantemente con motivazione e partecipazione, condividendo appieno gioie e delusioni, e senza il quale difficilmente lo sportivo, pur campione e di talento, può portare a termine da solo il proprio progetto. Posso anche affermare che tutti gli atleti restano legati alla M.M. quando cessano l'attività agonistica, anche coloro che la lasciano. In tutti resta forte il senso di appartenenza, la consapevolezza di aver conosciuto la realtà della F.A. e di aver vissuto una straordinaria esperienza. Per coloro che restano, e sono la maggior parte, li aspetta un impiego il più possibile

coerente con le proprie capacità e aspettative. L'ex atleta è naturalmente portato ad essere un eccellente militare proprio in virtù dei valori comuni condivisi che lo caratterizzano.

L'ARRUOLAMENTO NEL GRUPPO SPORTIVO DELLA MARINA MILITARE

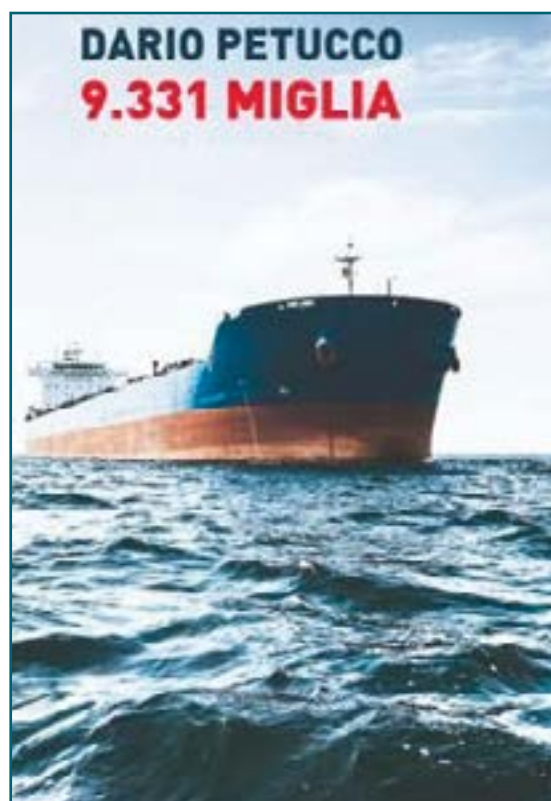
L'arruolamento avviene con un concorso pubblico dedicato denominato "Volontari in ferma prefissata 4 anni (VFP 4) atleti" e vi si accede per titoli sportivi, è rivolto ad atleti di interesse nazionale certificati dalla FSN di riferimento. Normalmente ne viene pubblicato uno all'anno con un numero variabile tra i 5 e 10 posti. Una volta incorporati assumono la categoria SSAL/atleta e dopo 4 anni, rispettati i requisiti previsti, passano in Servizio Permanente Effettivo.

* contrammiraglio, Capo Ufficio Sport dello Stato Maggiore della Marina



9.331 miglia

di Dario Petucco



Ho pensato quindi che la condivisione di questo libro possa essere non solo diretta ai lettori esterni alla Marina, ma anche un bel regalo per i tanti marinai, in particolare per gli amanti della lettura che negli anni sono stati o sono tutt'oggi imbarcati sulle navi "grigie" della Marina solcando tutti i mari del mondo.

In particolare "9.331 miglia" sono gli oltre 17.000 km che Dario Petucco ha percorso a bordo dell'Alpino salpato il 18 marzo del 2002 dalla base navale di La Spezia e dopo avere lasciato le acque del Mare Mediterraneo ha navigato nell'oceano Atlantico, per raggiungere le fredde acque del Mar Baltico e del Golfo di Finlandia.

di Alessandro Busonero

Dario Petucco è un sottufficiale della Marina Militare che lasciato il servizio attivo ha avuto modo di dedicarsi a una sua grande passione: la scrittura.

Lo scrivo da collega, non da Direttore del Notiziario della Marina. La lettura delle pagine del libro hanno avuto un sapore particolare perché l'autore ripercorre le sue vicende professionali e personali durante il periodo d'imbarco sulla fregata Alpino (1968 – 2008), nave dove anche io ho prestato servizio oltre 20 anni fa...per la serie: il tempo vola!

Tanti e curiosi gli aneddoti raccontati, come la scelta della categoria che accompagna la vita professionale dei sottufficiali per l'intera carriera. Correva l'anno 1981 agli albori dell'esperienza in Marina: "Da ingenuo ragazzino quel ero, appena sentii pronunciare la parola radio mi venne subito in mente Radio Bassano e così scelsi radiotelegrafista. Col tempo mi resi conto che erano stazioni radio totalmente diverse, e soprattutto erano ben differenti le ricetrasmissioni effettuate, ma sono contento della mia categoria".

Petucco nel suo testo semplice e scorrevole racconta il suo vissuto di "marinaio", dando spazio a emozioni e sentimenti attraverso



gli occhi di chi certe avventure le ha vissute in prima persona. Il libro è anche un viaggio sensoriale attraverso la descrizione dell'ambiente: dal mare in tempesta, all'odore del gasolio di bordo, alla fitta nebbia, alla salsedine del mare che si respira a pieni polmoni ogni qualvolta si ha l'opportunità in navigazione di mettere la testa al di fuori delle lamiere dei camerini e dei locali di lavoro. Una piacevole narrazione, in una sorta di diario di bordo dove le "attività operative" consistenti per lo più in esercitazioni con le Marine alleate lasciano ampi spazi alla descrizione delle "franchigie". Nelle brevi, spesso brevissime soste logistiche nei porti del nord Europa, Dario insieme ad altri colleghi vive - con quello spirito atavico d'avventura e scoperta tipico della gente di mare - nuove culture, incontri...e anche sapori dei piatti tipici.

Autore:

Dario Petucco

Editore:

Porto Seguro

Anno edizione:

2022

Prezzo di copertina:

15,90

C'È UN GRUPPO ITALIANO

CHE HA
A CUORE
LE GENERAZIONI
FUTURE



Progettiamo e realizziamo infrastrutture per una mobilità sostenibile di persone e merci. Accorciamo le distanze per lo sviluppo e la crescita del nostro Paese.



Gruppo FS

The Mobility Leader

fsitaliane.it



d'Amico

Across the World

www.damicoship.com