



NOTIZIARIO della MARINA

Anno LXXII Settembre - Ottobre 2026 € 3,00



FROM REGIONAL WATERS TO GLOBAL INFLUENCE

Generating effects across the midland seas of the world

Seguici sui nostri canali social

Linktr.ee

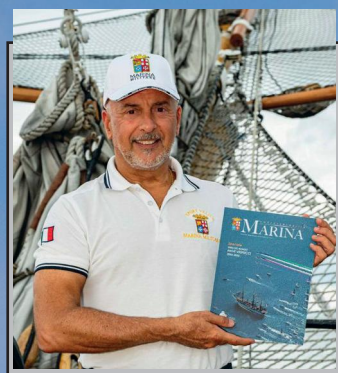


passaparola...
leggi il Notiziario della Marina

Com. 1° cl. Gabriele Mancini, medaglia d'oro nei 100 metri rana e nei 4x100 metri misti ai Giochi del Mediterraneo di Taranto - foto Luca Barone

VENETIA

caput maris



Affezionati lettori e lettrici,

c'è un evento tra i tanti organizzati dalla Marina Militare che proietta la Difesa e l'intero Paese sul palcoscenico internazionale: il Trans-Regional Seapower Symposium (T-RSS). Dal 6 al 7 ottobre 2026 l'Arsenale della Marina Militare di Venezia ha ospitato la XV edizione del Trans-Regional

Seapower Symposium uno dei principali forum internazionali dedicati alla cooperazione tra Marine militari e alla sicurezza marittima. Nato dalla volontà di poter disporre di un forum internazionale per stimolare la collaborazione tra Marine Militari, il Simposio è diventato negli anni una delle iniziative che raccolgono la maggiore partecipazione tra enti e istituzioni del cluster marittimo: per questo un vero e proprio punto di riferimento. L'evento riunisce i vertici delle Marine Estere, i rappresentanti del mondo accademico, dell'industria, della ricerca scientifica e dell'innovazione tecnologica. Integrazione e cooperazione possono essere in estrema sintesi i pilastri di questa iniziativa che ha preso il largo nel 1996 tesa ad incrementare il dialogo tra i diversi attori nella cooperazione marittima. Una rilevanza internazionale testimoniata anche quest'anno con la quindicesima edizione dal tema:

"From Regional Waters to Global Influence: generating effects across the midland seas of the world", ovvero una riflessione sulla crescente influenza delle dinamiche regionali sugli equilibri globali e le relative implicazioni nell'ambito del dominio marittimo. In questo numero, in esclusiva per il Notiziario della Marina, una sintesi dei risultati del T-RSS nello speciale interno introdotto dal Capo di Stato Maggiore della Marina. A testimonianza della presenza internazionale della Marina, capace di operare in quadranti diversi, dal Mediterraneo all'Oceano Indiano, dall'Atlantico al Mar Rosso, leggerete dell'Unità Combatente Multi Missione Giovanni Delle Bande Nere. Tra le navi più moderne della Squadra Navale che quest'estate ha navigato i mari dell'Indo-Pacifico e portato a termine due delle maggiori esercitazioni aeronavali del pianeta: la RIMPAC, la più grande esercitazione marittima multinazionale al mondo a guida statunitense, svoltasi al largo delle Hawaii e la Pacific Dragon, focalizzata sulla Ballistic Missile Defence (BMD). Vent'anni fa, l'Operazione Leone nel Mediterraneo orientale, quando la Marina rimosse il blocco navale nelle acque libanesi. Al timone della missione, l'allora amm. di divisione Giuseppe de Giorgi (già C.S.M.M. 2013-2016) al comando della Task Force 425 (trasformata in Interim UN Maritime Force Lebanon) intervistato per il Notiziario della Marina. A vent'anni di distanza l'amm. De Giorgi ci riporta a quei giorni e a quell'operazione che diede lustro, tra il plauso internazionale, all'intero Paese. Il Comandante delle Scuole della Marina Militare, amm. di squadra Stefano Barbieri in un'intervista apre l'articolo sulle Campagne d'Istruzione 2026 della Marina. Il battesimo del mare per gli allievi dell'Accademia Navale, della Scuola

Sottufficiali e della Scuola Navale Morosini rimane sempre uno dei momenti d'impatto ed emozionanti nella carriera di un uomo o di una donna che ha scelto la Marina quale rotta da seguire. Emozioni e testimonianze che si rinnovano ad ogni generazione di "marinai". Simili nello spirito, ma tutte differenti nell'interpretazione del mare e del divenire parte di un equipaggio. Sensazioni che ogni allievo di oggi porterà con sé per il resto della vita. Quest'estate ci ha regalato il grande sport con i XX Giochi del Mediterraneo che si sono tenuti a Taranto, città molto cara a noi marinai. Ad accogliere il Presidente della Repubblica Mattarella al castello Aragonese c'era il Capo di Stato Maggiore ammiraglio di squadra Giuseppe Berutti Bergotto e l'ammiraglio di divisione Andrea Petroni, comandante del Comando Interregionale Marittimo Sud. La vocazione marinara dell'accoglienza è stata percepita anche dagli atleti, inclusi quelli appartenenti alla Marina che sono tornati a casa con un medagliere che onora tutta la Difesa. Concludo questo mio appuntamento con voi lettori, con un saluto, un ringraziamento e due auspici buon vento. Il contrammiraglio Jacopo Rollo lo scorso 19 ottobre ha lasciato il timone dell'Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione (UPICOM) al capitano di vascello Francesco Pagnotta. L'ammiraglio Rollo a capo di UPICOM dall'8 dicembre 2023 ha navigato in questi quasi tre anni, nei mari non sempre calmi della comunicazione istituzionale, ma la sua rotta è sempre stata decisa e ben delineata. Un particolare rapporto è stato quello con la nostra piccola redazione. L'aver creduto sempre e dato fiducia alla nostra professionalità giornalistica maturata in anni d'esperienza. Per questo a lui va un grazie di cuore e l'immanicabile buon vento per il prossimo incarico quale Comandante dell'Istituto di Studi Militari Marittimi (ISMM) e Comandante del Presidio della Marina Militare di Venezia. Sono certo che continueremo a leggerne presto i suoi contributi per il Notiziario della Marina. Infine l'immanca-

bile auspicio di buon vento e benvenuto va al comandante Pagnotta non nuovo al mondo della comunicazione della Difesa. Il suo è infatti un ritorno, ma questa volta con responsabilità più grandi: il timone di UPICOM e quindi della comunicazione della Marina.

Nell'uscita di novembre – dicembre leggeremo un inserto dedicato all'Artico con un accenno alla presentazione, il 29 settembre scorso, degli atti della Prima Conferenza Nazionale "L'Artico, la Difesa e il Sistema Paese nelle nuove sfide della competizione globale", svoltasi presso il Centro Alti Studi per la Difesa (CASD) e organizzato del Sottosegretario di Stato alla Difesa, Senatrice Isabella Rauti – con delega all'Artico, Sub-Artico e Antartide.

Non resta che mollar gli ormeggi della 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
Capitano di fregata Alessandro BUSONERO

Redazione, grafica, impaginazione, abbonamenti
Guardiamarina Lia Pasqualina STANI - Sottocapo scelto Fabrizio GIANNICO

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

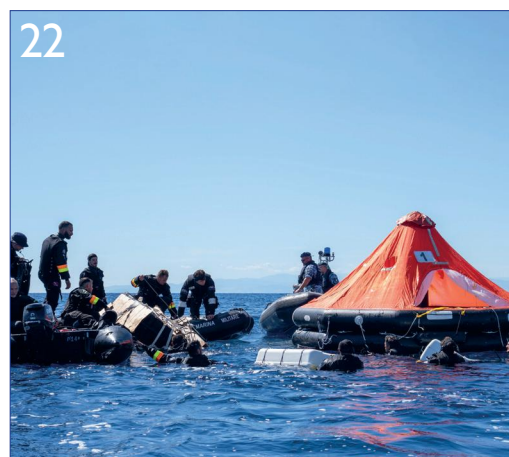
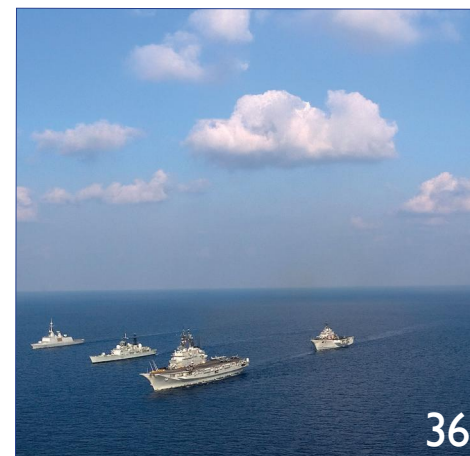
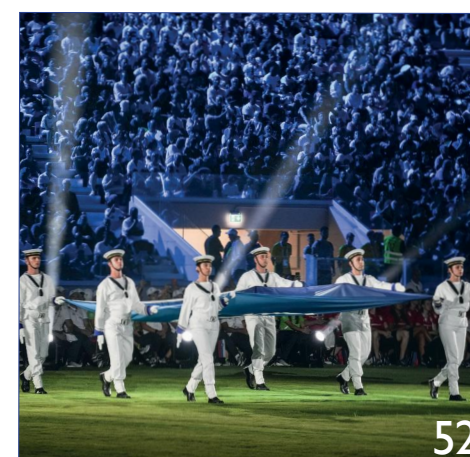
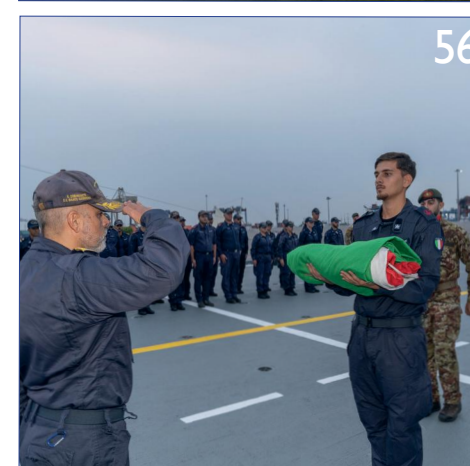
Informazioni e abbonamenti

Modalità di sottoscrizione (6 numeri):
- 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 Notiziario della Marina.
Effettuato il pagamento, 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:
13 ottobre 2026

marina.difesa.it



PRIMA DI COPERTINA

XV Trans Regionale Seapower Symposium.
Venezia, 6-7 ottobre 2026

QUARTA DI COPERTINA

Noemi Cesarano, comune di 1ª classe, medaglia d'oro nei 1500 metri stile libero e negli 800 metri stile libero ai Giochi del Mediterraneo di Taranto 2026.
Foto Luca Barone



Sommario

Settembre - Ottobre 2026

- 2 **L'editoriale** del Direttore
- 6 **Mediterraneo: il ruolo cruciale della Marina**
di Ettore Maria Colombo
- Simposio*
- 8 **XV Trans-Regional Seapower Symposium**
del Capo di Stato Maggiore della Marina
- 10 **L'ordine globale visto dal mare** di Antonio Miglietta
- 12 **Le dinamiche regionali e le responsabilità condivise**
- 14 **Sviluppo capacitivo e leadership**
- 16 **La leadership che rende efficace l'innovazione**
- 18 **Intervento conclusivo del Capo di Stato Maggiore**
- 20 **Indo-Pacifico Integrated and Prepared**
di Carmine Ascolese
- 24 **IT-SMEREX 2026** di Fabiano Cardillo
- 28 **Il basco dei Leoni** di Giuseppe De Cesare
- 32 **La "messa a secco"** di Gaetano Appeso
- 36 **L'officina salvagenti collettivi** di Giuseppe De Salvo
- 38 **Vent'anni fa l'operazione Leone**
di Alessandro Busonero
- 42 **Marinai si diventa** di Vincenzo Evangelista
- 48 **XX Giochi del Mediterraneo** di Fabrizio Giannico
- 54 **Grazie Garibaldi** di Marco Guerriero
- 58 **Pagine digitalizzate** di Valeria Tripodi
- 62 **Nuova sala conferenze a Palazzo Marina**
di Luigi Ciriello
- 64 **Consigli di lettura**

MEDITERRANEO

il ruolo cruciale della Marina

«Il Mediterraneo? Non grande, ma centrale.
Il ‘Mare Nostrum’ nella storia, cultura e memoria
dei popoli che lo hanno navigato. Il ruolo cruciale
della nostra Marina»

di Ettore Maria Colombo

Il leit motiv, il comodo, antico, refrain, che individua, nel mar Mediterraneo, il “Mare Nostrum” dell’Impero Romano, da un lato ha tutte le sue, ovvie, precise, ragioni d’essere ma, dall’altro lato, alla prova delle sfide attuali e del contesto geopolitico che vede fin troppe Potenze – navali e non – affacciarsi su questo mare, rischia d’essere troppo limitante.

Innanzitutto, perché, prima ancora che dai Romani, il Mar Mediterraneo è stato la culla e il ‘bacino’ in cui sono nati, e si son sviluppati, nazioni e Imperi ben precedenti ai Romani e che, proprio come loro, hanno dato vita a civiltà, epoche e veri e propri ‘turning point’ della storia – marittima e, più in generale, militare, sociale, culturale – non solo di questo ‘piccolo’ Mare, ma delle più grandi civiltà della Storia. Tanto per voler tagliare la Grande Storia con l’accetta – necessitata dalla brevità di un articolo – Egiziani e Ittiti, Fenici e Cartaginesi, Persiani e Greci, hanno portato – e, ovviamente, ‘trasportato’ – lungo le rive del Mediterraneo, non solo la forza di nazioni e Imperi, traffici e merci, ma anche culture e civiltà che hanno fatto grande, per sempre, la Storia dell’Umanità. Per dirne solo una, tra le tante, la stessa conoscenza (e diffusione) dell’alfabeto (fenicio, solo poi greco) ha navigato, e si è evoluto, lungo le coste e il veleggiare, allora possibile solo a bordo costa, di tale mare. Ma, volendo ricordare un poema, basilare per l’intera nostra civiltà, l’Odissea di Omero (o chi per lui), oggi tornata in auge grazie a un film, l’Odissea di Nolan, di gran successo, tutte le avventure di Ulisse, ove l’obiettivo è ‘tornare a casa’ (qui, fa aggio il principio caro a ogni marinaio di ogni epoca, quello del ‘nostos’, e cioè della ‘nostalgia’ di casa), si basano proprio sulle vicissitudine di un eroe (Ulisse, capitano di nave, dopo esser stato capitano di esercito...) e del suo equipaggio che attraversano terre mitiche, a volte solo inesplorate, a volte minacciose, che sono facilmente individuabili in altrettante coste e approdi del Mediterraneo. Volendo uscir dalla metafora poetica, lo scontro di Potenze che si sono affrontate, nell’antico e misterioso, all’epoca, Mare, al fine di contenderselo e di ottenerne il predominio, dai Fenici ai Cartaginesi, dai Greci ai Romani, dai ‘latini’ (bizantini) agli arabi e poi

musulmani, dai crociati ai turchi, dalle potenze navali del Cinquecento (Spagna e Portogallo) a quelle di Settecento/Ottocento (Gran Bretagna e Francia), fino alle ben due guerre mondiali che hanno visto tale mare al centro di battaglie navali di proporzioni storiche, epiche, pari solo alle passate, come la battaglia di Lepanto (1571), fino al gioco ‘a nascondino’ che ha visto le due più grandi superpotenze uscite dalla II Guerra Mondiale (USA e URSS) rincorrersi e alzare la rispettiva tensione anche in tale mare, non sono né possono essere di certo considerate inferiori, per forza e numero di navi, flotte ed equipaggi impiegati, alla progressione, sistemica e sistematica, con cui Roma – nel senso della potenza, prima repubblicana, poi imperiale – che ha governato e tenuto sotto scacco il Mediterraneo per tanti secoli, ha esercitato su tale mare, capendo e sapendo che solo il ‘controllo’ del mare poteva permettere davvero a un Impero, che si viveva/percepiva come tale, di esser tale. E qui, però, va notata l’eccezione storica, dalle pur gravide conseguenze, che ha sempre caratterizzato l’approccio ‘italico’ (e, poi, ‘italiano’) al mare e al mar Mediterraneo. Paradossalmente, i Romani – in

questo popolo ‘italico’ in potenza – non è mai stato un popolo di ‘navigatori’. Anzi, del mare diffidavano, a differenza di fenici, greci, etc. Le loro grandi battaglie, e vittorie, non sono mai state ottenute e realizzate ‘sul mare’. Ma, nella loro saggezza, ne avevano ben capito l’importanza strategica e geopolitica. Un retaggio di diffidenza e di (cattivo) rapporto con il mare che il nascente stato unitario, sotto l’egida dei Savoia, re ‘terricoli’ per scelta e lignaggio, ha purtroppo perpetuato. Infatti, la nobile e raffinata arte e sapienza delle diverse repubbliche marinare (Amalfi, Pisa, Genova, Venezia, soprattutto) non è stata, in modo sapiente, nell’Ottocento, travasata nel nascente stato unitario. Al netto della retorica – banalmente bellicista e guerresca – di età mussoliniana, un Paese, come è sempre stato l’Italia, non solo per tre quarti bagnato dal mare (Mediterraneo), ma soprattutto patria dei più grandi navigatori ed esploratori moderni (Vespucci, Colombo, Caboto, da Ferrazzano,

etc. e, prima di loro, ovviamente Marco Polo e tutti i suoi successori), ha, per troppo tempo, sottovalutato, anzi: snobbato, il mare. Solo oggi, grazie a una Marina Militare – non a caso detta “la Grande Silenziosa” – sempre più sapiente e resiliente, ma ormai da diversi decenni, il valore, l’importanza, il ‘cuore’ stesso del mare, e di un mare come il Mediterraneo, è stato, finalmente, valorizzato e portato, in modo potente, ‘a sistema’. Oggi, infatti, la Marina Militare non solo naviga e conosce il mare (Mediterraneo) “come le sue tasche”, per dirla con un adagio popolare, ma è, sempre più, ogni giorno amata, riconosciuta, rispettata (e perché no? Anche temuta), dalle altre nazioni e dalle organizzazioni internazionali (UE, NATO, ONU) che hanno piena consapevolezza che, oggi, affidarsi all’Italia, per controllare, difendere e proteggere il ‘Mare Nostrum’ è un obbligo e, insieme, pure una certezza. Ecco perché, oggi, finalmente, l’Italia può dire, senza alcun tentativo o pretesa egemonica, che proprio grazie all’azione della Marina Militare, il Mediterraneo è un ‘mare nostrum’.

Immagine generata con l’ausilio dell’intelligenza artificiale



XV Trans-Regional Seapower Symposium

«La cooperazione tra le Marine è il primo livello di deterrenza»

di Giuseppe Berutti Begotto, ammiraglio di squadra - Capo di Stato Maggiore della Marina

Conclusa a Venezia, la XV edizione del Trans-Regional Seapower Symposium (T-RSS), l'evento organizzato dalla Marina Militare, che ha riunito 77 delegazioni di Marine militari provenienti dai cinque continenti, oltre 800 partecipanti tra rappresentanti istituzionali, vertici militari, organizzazioni internazionali, mondo accademico e industriale e 21 relatori di fama internazionale. L'evento si è svolto dal 6 al 7 ottobre all'interno dell'Arsenale Militare Marittimo.

Il mare ci divide solo sulla carta. Nella realtà ci connette. La vera sfida del futuro sarà essere rilevanti, generare una massa sostenibile: essere presenti dove serve, per tutto il tempo necessario, senza esaurire la forza. In questo senso, la capacità di adattarsi diventa essa stessa una capacità operativa fondamentale. La sicurezza e la prosperità del nostro Paese dipendono sempre più dalla capacità di proteggere connessioni marittime che si estendono ben oltre il Mediterraneo, lungo le grandi

rotte, nei punti di passaggio strategici e fino alla dimensione subacquea. La risposta non può essere semplicemente avere più mezzi, ma costruire una forza più adattabile e sostenibile, capace di integrare piattaforme ad alte prestazioni, sistemi autonomi, sensori ed effettori distribuiti. È questa integrazione tra tecnologia, piattaforme e professionalità delle persone che ci consentirà di ampliare il nostro raggio d'azione e accrescere la resilienza dello strumento navale. Per raggiungere questo

obiettivo dobbiamo anche evolvere il rapporto con l'industria verso una partnership operativa continua, nella quale Marina, industria, università, centri di ricerca e start-up possano sperimentare insieme, apprendere più rapidamente e trasformare le esigenze operative in soluzioni scalabili. In tema di stabilità internazionale, oggi una crisi regionale può produrre rapidamente conseguenze a migliaia di chilometri di distanza, incidendo sulle rotte commerciali, sui flussi energetici, sulle infrastrutture strategiche e sulla sicurezza dei nostri cittadini. Per questo, regionale non significa più locale. È questa la prospettiva con cui dobbiamo guardare ai Midland Seas: spazi strategici nei quali rotte, infrastrutture, risorse

e interessi si intrecciano e dinamiche locali, regionali si influenzano reciprocamente e diventano globali. In questo scenario anche le Marine devono evolvere, innovando e integrando nuove capacità. Ma nessuna Marina può affrontare da sola la complessità del sistema marittimo globale. La cooperazione non è un elemento accessorio del potere marittimo: ne è una componente essenziale. È questo il significato del Trans-Regional Seapower Symposium: mettere in relazione prospettive ed esperienze diverse, costruire fiducia e trasformare la diversità in una maggiore capacità collettiva. Dal regionale al globale: questa è la sfida che abbiamo davanti. La cooperazione tra le Marine è il primo livello

di deterrenza. Il mare è un volume che connette Paesi, economie e comunità. Attraverso le sue rotte, le sue infrastrutture e le sue reti si trasmettono opportunità, risorse, ma anche rischi e vulnerabilità. Il Simposio ha confermato il proprio ruolo quale forum internazionale di riferimento per il confronto tra le Marine e gli attori del sistema marittimo, favorendo la condivisione di prospettive, esperienze e possibili risposte comuni alle sfide presenti e future. Proteggere queste connessioni significa contribuire alla sicurezza, alla stabilità e alla prosperità reciproca.

Sala Squadratori, il Ministro della Difesa Guido Crosetto con i rappresentanti delle Marine militari

L'ORDINE GLOBALE visto dal mare

Presenza, credibilità e cooperazione

di Antonio Miglietta

Il confronto sviluppato nel corso del Simposio ha mostrato con chiarezza come il mare costituisca una prospettiva privilegiata per leggere le trasformazioni dell'ordine internazionale. Dalle discussioni è emerso come attraverso gli spazi marittimi transitino scambi, risorse energetiche e comunicazioni essenziali per il funzionamento delle nostre società e come la sicurezza di rotte, porti, stretti e infrastrutture sottomarine incida direttamente non soltanto sulla prosperità economica, ma anche sulla capacità degli Stati di scegliere, agire e perseguire i



Intervento del Prof. Geoffrey Till, (King's College London)

propri interessi. Il tema del Simposio, "From Regional Waters to Global Influence: generating effects across the midland seas of the world", ha offerto la chiave per interpretare questa interdipendenza. Il dialogo tra i partecipanti ha evidenziato come, nell'attuale sistema internazionale, nessun mare possa più essere considerato realmente periferico e nessuna crisi possa essere confinata alla sola dimensione regionale. Conflitti, tensioni o interruzioni di passaggi strategici hanno dimostrato di poter modificare le rotte commerciali, allungare le catene logistiche, incidere sui costi e sulle produzioni e generare conseguenze a migliaia di chilometri di distanza. La stessa connettività che sostiene la crescita globale è emersa, quindi, anche come il principale vettore attraverso il quale gli effetti delle crisi si propagano. Da questa riflessione è derivata una prima indicazione condivisa: comprendere la competizione globale richiede di comprendere ciò che accade sul mare. Nel corso dei lavori è emersa l'impor-

tanza di osservare non soltanto gli equilibri politici e militari, ma anche la capacità degli attori di garantire o condizionare l'accesso agli spazi marittimi, proteggere i flussi, influenzare i passaggi strategici e assicurare la continuità delle infrastrutture che collegano regioni diverse del mondo. Per l'Italia, il dibattito ha confermato quanto questa dimensione assuma un valore particolarmente rilevante. La posizione geografica del Paese e la sua profonda dipendenza dalla connettività marittima hanno reso evidente come la sicurezza e la libertà di utilizzo del mare siano direttamente collegate alla sicurezza nazionale, alla continuità degli approvvigionamenti e alla competitività del sistema Paese. Da qui è emersa con forza la necessità di uno strumento navale capace di operare in modo credibile e continuativo, in stretto coordinamento con alleati e partner. Il Simposio ha messo in luce come, in questo scenario, le Marine svolgano una funzione che va oltre la tutela degli spazi di rispettiva responsabilità. Presenza, capacità e

cooperazione sono emerse come tre elementi strettamente connessi della stabilità marittima. La presenza consente di comprendere e seguire ciò che accade; la credibilità delle capacità contribuisce alla deterrenza; la cooperazione permette di affrontare sfide che, per natura e dimensione, difficilmente possono essere gestite da un singolo Paese. Accanto alla dimensione operativa, il confronto di Venezia ha evidenziato anche il valore del dialogo professionale tra Marine. La possibilità di incontrarsi, confrontare esperienze e costruire una conoscenza reciproca ha confermato quanto relazioni consolidate, linguaggi comuni e canali di comunicazione affidabili possano assumere un valore decisivo nei momenti di maggiore tensione. È forse questa una delle principali lezioni emerse dal Simposio: il mare non è soltanto lo spazio nel quale si manifestano le trasformazioni dell'ordine globale, ma anche uno degli ambiti nei quali è ancora possibile costruire fiducia, cooperazione e capacità di risposta condivise.



Incontro tra i Ministri della Difesa dei Paesi aderenti all'iniziativa ADRION



Incontro bilaterale tra i Capi di Stato Maggiore della Marina Militare e della U.S. Navy, (Amm. Daryl L. Caudle)

Le dinamiche regionali e le **RESPONSABILITÀ CONDIVISE**

«La stabilità globale si costruisce anche attraverso la capacità delle singole regioni di cooperare e assumersi responsabilità condivise».

Il confronto tra i “Midland seas” del mondo ha mostrato quanto la geografia continui a influenzare in modo determinante le priorità di sicurezza marittima. Dalle diverse prospettive regionali è emerso come minacce, interessi e vulnerabilità assumano forme differenti in funzione della posizione geografica, delle risorse disponibili e delle esigenze dei singoli Paesi. Allo stesso tempo, il dialogo ha evidenziato come dinamiche apparentemente lontane siano sempre più connesse tra loro. Nel Mediterraneo allargato, la discussione ha posto in particolare risalto la continuità strategica tra Atlantico, Mediterraneo, Mar Rosso e Oceano Indiano. È emerso come la sicurezza degli stretti, delle rotte commerciali e delle linee di approvvigionamento non possa essere considerata separatamente. Un'interruzione o una crisi lungo uno di questi passaggi è in grado di produrre effetti immediati ben oltre la regione nella quale si verifica. La prossimità tra aree di instabilità e principali vie di comunicazione ha confermato il valore della conoscenza dell'ambiente operativo, della presenza continuativa e della capacità di intervenire con tempestività. Per la Marina Militare, questo confronto ha rafforzato una consapevolezza già consolidata: la tutela degli

interessi nazionali passa sempre più attraverso una rete di relazioni, accessi e cooperazioni costruite con i Paesi che si affacciano in queste regioni. La sicurezza non si esaurisce quindi nella capacità di operare in un'area, ma dipende anche dalla qualità delle relazioni che consentono di comprenderla e di agire al suo interno. La prospettiva del Mediterraneo americano ha offerto una lettura diversa ma complementare. Il confronto ha richiamato l'attenzione sul legame tra collegamenti oceanici, sicurezza delle coste, controllo degli spazi marittimi e protezione delle

principali infrastrutture di transito. Il bacino caraibico e gli accessi al Canale di Panama hanno mostrato come la rilevanza strategica delle rotte conviva con esigenze quotidiane di sorveglianza, tutela delle attività economiche e contrasto ai traffici illeciti. È emerso quindi quanto una cooperazione efficace debba partire dalla comprensione delle priorità concrete delle Marine partner e dalla capacità di costruire iniziative coerenti con le loro reali necessità. Nell'Indo-Pacifico, il dialogo ha evidenziato soprattutto la dimensione delle distanze, la centralità delle

rotte commerciali e il valore della continuità della presenza navale. Le diverse prospettive nazionali hanno mostrato come uno stesso spazio marittimo possa essere percepito contemporaneamente come via di collegamento, area di competizione, fonte di risorse o elemento di vulnerabilità. Proprio questa pluralità di letture ha confermato il valore del confronto: comprendere le differenti percezioni di sicurezza rappresenta il primo passo per individuare interessi comuni e ambiti nei quali sia possibile cooperare.

Dal dialogo tra le tre regioni è emersa quindi una lezione trasversale: la cooperazione marittima non può essere costruita attraverso modelli uniformi, ma deve partire dall'ascolto e dalla comprensione delle esigenze dei partner. Condivisione delle informazioni, addestramento congiunto, sviluppo delle capacità di sorveglianza e interoperabilità sono stati riconosciuti come strumenti attraverso i quali costruire una conoscenza più completa dell'ambiente marittimo e rafforzare la fiducia reciproca. Il confronto ha inoltre confermato il valore strategico della presenza e del preposizionamento. Essere presenti nelle aree di maggiore interesse permette non soltanto di ridurre i tempi di risposta, ma soprattutto di conoscere meglio il contesto, sviluppare relazioni professionali con le Marine locali e creare le condizioni per operare efficacemente quando necessario. È emerso, tuttavia, come una presenza credibile non possa essere improvvisata: richiede accessi, sostegno logistico, accordi e relazioni che devono essere costruiti e mantenuti nel tempo. Nel complesso, il dialogo sulle dinamiche regionali ha restituito un messaggio chiaro: la stabilità globale si costruisce anche attraverso la capacità delle singole regioni di cooperare e assumersi responsabilità condivise. Ogni Marina, secondo le proprie possibilità e priorità, può contribuire alla sicurezza di rotte e spazi marittimi dai quali dipende una comunità molto più ampia di quella direttamente affacciata su quei mari.



Cerimonia di conferimento dell'onorificenza al Capo di Stato Maggiore della Marina del Qatar



Firma del Project Agreement relativo al progetto PROTEUS tra i Capi di Stato Maggiore delle Marine italiana e britannica



Firma della Note of Accession al VRMTC da parte del Capo di Stato Maggiore della Marina somala, alla presenza dei rappresentanti delle Technical Leading Navies

Sviluppo capacitativo e LEADERSHIP

Preparare le capacità navali al cambiamento

Il confronto dedicato allo sviluppo capacitativo ha evidenziato come l'efficacia futura dello strumento navale dipenda dalla capacità di coniugare innovazione tecnologica, massa operativa e sostenibilità delle forze. In un contesto caratterizzato da crescente instabilità e rapida evoluzione delle minacce, è emersa la necessità di ripensare non soltanto le piattaforme, ma anche i modelli industriali e operativi attraverso cui le Marine generano, dispiegano e mantengono le proprie capacità. Un elemento centrale della discussione ha riguardato la trasformazione dell'ambiente marittimo, nel quale minacce convenzionali, sistemi autonomi, attacchi asimmetrici e capacità avanzate possono manifestarsi contemporaneamente. La crescente contestazione della superiorità aeronavale impone il superamento di un approccio prevalentemente orientato alla gestione delle crisi, recuperando la capacità di affrontare scenari ad alta intensità e sostenere operazioni prolungate anche in condizioni logistiche degradate. In tale prospettiva, il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare ha sottolineato l'importanza di concepire piattaforme intrinsecamente adattabili, capaci di incorporare nuove tecnologie durante l'intero ciclo di vita operativo. Modularità, disponibilità energetica e architetture aperte rappresentano requisiti fondamentali per consentire aggiornamenti rapidi, evitando che sistemi tecnologicamente avanzati diventino obsoleti prematuramente. Il valore di una nave risiede, quindi, non



soltanto nelle capacità disponibili al momento dell'entrata in servizio, ma soprattutto nella possibilità di evolvere continuamente insieme alla minaccia e al progresso tecnologico. Il tema del panel, Industrial Scale, Decisive Mass and Innovation, ha inoltre riportato l'attenzione sul rapporto tra superiorità tecnologica e disponibilità effettiva delle forze. La crescente accessibilità di sistemi offensivi economici impone di ricercare un equilibrio tra piattaforme sofisticate e soluzioni più numerose, sostenibili e rapidamente rigenerabili. È emersa, in particolare, l'importanza di un modello capacitativo ibrido, fondato sull'integrazione tra unità con equipaggio e sistemi autonomi. Le prime continueranno ad assicurare presenza, comando, capacità logistiche e gestione delle operazioni complesse; i secondi potranno am-

pliare la massa disponibile, estendere la sorveglianza e affrontare missioni rischiose riducendo l'esposizione del personale. La nave assume così un ruolo centrale all'interno di un sistema di sistemi, capace di coordinare piattaforme distribuite e generare effetti operativi superiori alla somma delle singole capacità. La discussione ha evidenziato, parallelamente, come la disponibilità di mezzi non coincida necessariamente con la capacità di impiegargli. In questo quadro, particolare rilievo ha assunto la distinzione tra concept of operations e concept of deployment, richiamata dal Capo delle Operazioni Navali statunitense. Non è sufficiente definire come impiegare una capacità: occorre poterla proiettare nel teatro operativo, sostenerla a distanza e garantirne l'efficacia anche in presenza di vincoli logistici e infrastrutturali.



Accesso alle basi, manutenzione, scorte e resilienza delle catene di supporto costituiscono pertanto condizioni indispensabili per trasformare il potenziale tecnologico in potenza militare effettivamente disponibile. La capacità industriale assume così una rilevanza direttamente operativa: produrre, mantenere, riparare e rigenerare rapidamente le forze diventa essenziale quanto sviluppare nuove piattaforme, soprattutto in scenari caratterizzati da elevato consumo di risorse e necessità di sostenere la presenza nel tempo. Particolare attenzione è stata inoltre dedicata al rapporto tra Marine e industria, evidenziando l'esigenza di ridurre la distanza tra individuazione del requisito operativo e disponibilità di soluzioni concretamente impiegabili. Sperimentazione diretta, architetture interoperabili e maggiore apertura all'innovazione industriale possono accelerare l'introduzione delle nuove capacità, favorendo contemporaneamente standard comuni, economie di scala e cooperazione tra alleati. Dal confronto è emerso, infine, un messaggio condiviso: la superiorità tecnologica acquista significato soltanto quando può tradursi in capacità disponibili, proiettabili e sostenibili nel tempo. La sfida per le Marine non consiste quindi esclusivamente nell'acquisire strumenti sempre più avanzati, ma nel costruire uno strumento navale capace di generare massa, assicurare prontezza operativa e mantenere continuità d'azione anche negli scenari più impegnativi. È dall'equilibrio tra innovazione, capacità industriale e sostenibilità delle operazioni che dipenderà la credibilità del potere navale futuro.

Nella foto in alto il generale Luciano Portolano, Capo di Stato Maggiore della Difesa, durante il suo intervento

La leadership che rende efficace L'INNOVAZIONE

«Il futuro apparterrà ai comandanti capaci non soltanto di comprendere la situazione, ma di apprendere e adattarsi più rapidamente ai suoi cambiamenti»

Il confronto dedicato alla leadership ha riportato al centro del dibattito il ruolo delle persone nella trasformazione dello strumento navale. In un ambiente operativo sempre più complesso, caratterizzato dall'accelerazione tecnologica e dalla crescente disponibilità di informazioni, è emerso come l'efficacia delle Marine dipenda soprattutto dall'attitudine dei comandanti a interpretare scenari mutevoli, esercitare il proprio giudizio e assumere decisioni tempestive. La sfida non riguarda soltanto la padronanza dei nuovi strumenti, ma la capacità di guidare uomini e organizzazioni in condizioni di crescente incertezza. Uno degli aspetti maggiormente evidenziati ha riguardato la qualità del processo decisionale. L'ammiraglio John Richardson ha sottolineato come la crescente quantità di informazioni disponibili possa paradossalmente generare incertezza e paralisi decisionale. La distinzione tra una decisione tempestiva e una affrettata risiede nella capacità del comandante di interpretare i dati all'interno di un solido quadro strategico, comprendendo obiettivi, priorità e implicazioni delle proprie scelte. La rapidità, pertanto, non rappresenta un valore assoluto: deve accompagnarsi alla consapevolezza del contesto e alla capacità di distinguere ciò che è realmente rilevante. L'intelligenza artificiale introduce un'ulteriore trasformazione, accelerando profondamente il ciclo di percezione, decisione e azione. Come evidenziato dalla professoressa Barbara Caputo, l'elaborazione di informazioni provenienti da sensori e piattaforme differenti potrà ampliare significativamente la capacità di comprendere l'ambiente operativo e individuare alternative. Tuttavia, una maggiore velocità nell'analisi dei dati non garantisce automaticamente decisioni migliori:

può anche amplificare le conseguenze degli errori, rendendo essenziale conoscere affidabilità e limiti dei sistemi impiegati. Da questa riflessione è emersa con forza la centralità del fattore umano. Richardson ha richiamato una distinzione fondamentale: l'essere umano non rappresenta semplicemente un elemento inserito nel processo decisionale, ma ne costituisce il centro. Il confronto militare rimane infatti una competizione tra volontà, intelligenze e capacità creative, nella quale l'automazione può supportare l'analisi e l'esecuzione senza sostituire il giudizio del comandante. La progressiva delega di funzioni ai sistemi autonomi dovrà pertanto accompagnarsi alla chiara definizione dei limiti dell'autonomia e delle responsabilità decisionali. Particolare attenzione è stata dedicata alla formazione dei futuri leader. Accanto alla padronanza degli strumenti tecnologici, è emersa l'esigenza di sviluppare pensiero

critico, creatività, conoscenza dei processi decisionali e capacità di riconoscere i propri pregiudizi cognitivi. L'addestramento dovrà riprodurre situazioni realistiche, caratterizzate da informazioni incomplete, eventi inattesi e condizioni operative contestate, preparando i comandanti non soltanto ad applicare procedure consolidate, ma soprattutto a esercitare iniziativa e giudizio quando le circostanze richiedono soluzioni differenti da quelle pianificate. La capacità di apprendere rapidamente dall'esperienza costituisce, in questa prospettiva, una qualità determinante. Riconoscere gli errori, verificare l'efficacia delle decisioni e modificare tempestivamente i piani consente di affrontare situazioni inevitabilmente differenti da quelle previste. La leadership del futuro richiederà dunque competenza e disciplina, ma anche umiltà intellettuale, flessibilità e disponibilità a mettere continuamente in

discussione le proprie valutazioni. Non sarà sufficiente conoscere la situazione iniziale: occorrerà saperla comprendere nuovamente ogni volta che cambierà. Un ulteriore elemento centrale è rappresentato dalla fiducia. In ambienti nei quali comunicazioni e collegamenti possono essere interrotti, l'efficacia dell'azione dipende dalla capacità dei subordinati di operare autonomamente, mantenendo coerenza con l'intento del comandante. Questa autonomia si costruisce attraverso addestramento condiviso, co-

noscenza reciproca e comprensione degli obiettivi. La decentralizzazione decisionale non implica pertanto una diminuzione delle responsabilità, ma richiede organizzazioni capaci di coniugare iniziativa individuale, disciplina e unità d'intenti. La fiducia diventa così il presupposto per assicurare continuità all'azione anche quando il controllo diretto non è più possibile. Il confronto ha infine richiamato la necessità di avvicinare i differenti ritmi con cui evolvono strategia, tecnologia e istituzioni navali. Richardson ha evidenziato

come questi tre ambiti seguano tempi differenti: gli indirizzi strategici possono mutare rapidamente, l'innovazione tecnologica procede secondo dinamiche proprie, mentre la costruzione delle capacità organizzative, delle dottrine e della cultura professionale richiede tempi più lunghi. Ridurre questo divario, preservando valori, identità e solidità professionale, rappresenta una delle principali sfide della leadership contemporanea. La riflessione conclusiva del Simposio ha posto al centro della trasformazione navale la capacità di esercitare il comando nell'incertezza. In un ambiente nel quale la tecnologia accelera il ritmo delle operazioni e amplia le possibilità di azione, saranno determinanti la qualità del giudizio, la fiducia reciproca e la capacità di apprendere dall'esperienza. Il vantaggio decisivo non apparterrà necessariamente a chi dispone delle informazioni più numerose o degli strumenti più sofisticati, ma a chi saprà comprenderne il significato, assumere decisioni tempestive e adattare la propria condotta all'evoluzione della situazione. È in questa capacità di coniugare iniziativa, responsabilità e adattamento che risiede il fondamento della leadership navale del futuro.



Dichiarazione conclusiva

Il mare unisce le nostre Nazioni e intreccia i nostri futuri condivisi. I mari regionali costituiscono nodi fondamentali di queste connessioni, nei quali l'interazione tra rotte marittime, infrastrutture e attività può generare effetti che si estendono ben oltre i rispettivi ambiti geografici.

I mari regionali sono essenziali per la nostra prosperità, ma le loro interconnessioni ci espongono anche a vulnerabilità condivise.

Ciò richiede un impegno comune nella cooperazione e nell'azione collettiva, nel pieno rispetto della sovranità nazionale.

Garantire la sicurezza, la continuità e la resilienza di queste connessioni è essenziale per mantenere le condizioni che consentono alle nostre comunità di prosperare e preservare la propria libertà d'azione.

L'innovazione tecnologica ci consente di mettere in rete le capacità, integrare soluzioni e generare sinergie nell'intero dominio marittimo, favorendo lo sviluppo delle capacità e rafforzando la nostra abilità di proteggere le infrastrutture critiche e garantire flussi sicuri e resilienti di persone, merci, energia e informazioni.

In questo contesto, il dialogo, la fiducia, la cooperazione e la capacità di agire collettivamente assumono un'importanza sempre maggiore.



Intervento conclusivo del Capo di Stato Maggiore

Siamo giunti alla conclusione della quindicesima edizione del Trans-Regional Seapower Symposium.

Prima di chiudere, desidero ringraziare sinceramente tutti coloro che hanno contribuito al successo di queste due giornate.

Il mio ringraziamento va alle Autorità civili e militari, ai Capi di Stato Maggiore delle Marine e alle 77 delegazioni navali provenienti da tutti e cinque i continenti, che hanno scelto di essere qui con noi.

L'ampiezza di questa partecipazione rappresenta già di per sé un messaggio importante. Oltre 800 partecipanti, nazionali e internazionali, hanno preso parte ai nostri lavori: rappresentanti delle istituzioni, vertici militari, organizzazioni internazionali, comunità marittima, mondo accademico, industria, centri di ricerca e organi di informazione. Abbiamo inoltre avuto il privilegio di ascoltare 21 autorevoli relatori internazionali, esperti di geopolitica, strategia, sicurezza marittima e innovazione tecnologica.

A tutti voi va il mio più sincero ringraziamento. Ma, soprattutto, grazie per aver portato con voi non soltanto conoscenze ed esperienze, ma anche visioni e prospettive differenti. Perché è attraverso l'ascolto di punti di vista diversi che possiamo comprendere meglio il mondo che ci circonda. Nel corso di queste due giornate abbiamo avuto l'opportunità di conoscerci meglio, ascoltarci reciprocamente e comprendere le nostre differenti esigenze e priorità. E abbiamo anche confermato un elemento di fondamentale importanza: al di là delle diverse uniformi che indossiamo, condividiamo tutti un interesse comune: il mare. Un mare che assume un'importanza sempre maggiore per la prosperità, la sicurezza e la libertà delle nostre Nazioni. Il tema di questo Simposio ci ha invitato a riflettere sul legame tra le dinamiche globali e i mari regionali. Grazie al contributo dei nostri relatori e partecipanti ai panel, è emersa con chiarezza una considerazione: le dinamiche regionali svolgono un ruolo sempre più rilevante nel determinare gli equilibri internazionali. E quando ci siamo interrogati su come governare un sistema internazionale nel quale il mare mette in relazione le dinamiche globali e regionali, è emersa un'ampia convergenza su un punto: la cooperazione è la strada da percorrere. Abbiamo esaminato i Midland Seas come spazi nei quali convergono rotte marittime, risorse, infrastrutture e interessi strategici.

Sono aree nelle quali le dinamiche locali si intrecciano con

le esigenze regionali e gli interessi globali.

E abbiamo constatato quanto sia oggi difficile distinguere ciò che è regionale da ciò che è globale.

Perché il mare connette le nostre Nazioni e lega i nostri destini.

Questa è forse una delle principali lezioni che possiamo trarre dal Simposio. Le connessioni marittime riducono le distanze strategiche. In un certo senso, ci consentono di superare i vincoli della geografia. Ma quanto più siamo connessi, tanto più diventiamo interdipendenti.

E l'interdipendenza genera opportunità, ma anche vulnerabilità condivise. Una crisi che ha origine in una regione può produrre conseguenze a migliaia di miglia di distanza. Un'interruzione lungo una rotta marittima può incidere sulle economie di Paesi lontani. Un danno alle infrastrutture critiche può ripercuotersi rapidamente su sistemi economici e sociali apparentemente distanti, ma in realtà profondamente interconnessi. Questa è la realtà del nostro tempo.

Le connessioni sulle quali si fonda la nostra prosperità devono quindi essere protette. Dobbiamo proteggere i punti nevralgici: gli stretti strategici, le rotte marittime, i porti, le infrastrutture energetiche, gli oleodotti e i gasdotti, i cavi sottomarini e tutti quei sistemi che consentono la libera circolazione di persone, merci, dati, energia e informazioni. Ma dobbiamo anche garantire la continuità e la resilienza di queste connessioni.

Perché la sicurezza marittima non consiste soltanto nel prevenire le minacce. Significa anche assicurare che il sistema continui a funzionare, persino quando è sottoposto a forti pressioni. E questo mi porta a una seconda considerazione. Un mondo così profondamente interconnesso non può essere protetto da un singolo attore.

Nessuna Marina, nessuna organizzazione e nessuna Nazione può affrontare autonomamente sfide di tale complessità. I sondaggi condotti durante queste giornate hanno confermato come la cooperazione sia ampiamente riconosciuta quale condizione essenziale per operare efficacemente, tanto a livello regionale quanto internazionale. La sicurezza marittima è una responsabilità condivisa.

Per questa ragione, la cooperazione, la fiducia, l'interoperabilità e la capacità di agire congiuntamente non rappresentano semplicemente valori nei quali crediamo. Sono requisiti operativi. Sono strumenti concreti per garantire la sicurezza. E costituiscono elementi essenziali del

moderno potere marittimo. È per questo che abbiamo deciso di offrire alle vostre Marine l'opportunità di partecipare alle attività della Scuola di Comando Navale italiana, attraverso un'esperienza addestrativa impegnativa e stimolante, che contribuirà a costruire una cooperazione più solida e duratura. Nel corso di queste giornate abbiamo affrontato anche il ruolo della tecnologia.

L'innovazione tecnologica ci offre capacità straordinarie. Ci consente di connettere sistemi, integrare capacità, condividere informazioni, migliorare la nostra consapevolezza della situazione marittima e proteggere più efficacemente le infrastrutture critiche. Le nuove tecnologie ci aiutano a conoscere meglio il mare, rendendolo più trasparente e più facilmente proteggibile. Ci consentono di prolungare la permanenza in mare, operare a distanze maggiori ed essere più efficaci e sostenibili. Ma la tecnologia, da sola, non basta. Ogni capacità tecnologica ha un valore limitato se il personale non è in grado di comprenderla e impiegarla correttamente. E questo ci conduce a un altro elemento fondamentale, che è stato anche al centro del nostro ultimo panel di oggi: la leadership. La leadership rimane essenziale perché, in ultima analisi, sono le persone a prendere le decisioni. Spetta alle persone trasformare le informazioni in conoscenza, la conoscenza in capacità di giudizio e il giudizio in decisioni. Per questa ragione, tecnologia e fattore umano non sono alternativi. Dobbiamo essere tecnologicamente avanzati, ma al tempo stesso preservare una solida cultura professionale, un chiaro senso di identità e la capacità di esprimere valutazioni ponderate. La tecnologia può ampliare le nostre possibilità. Ma è il giudizio umano a determinare come queste possibilità debbano essere impiegate. Questo vale per le nostre Marine ed è ancora più importante per la comunità internazionale qui rappresentata. Il confronto di queste giornate ha inoltre dimostrato che le differenze tra le nostre regioni non devono essere considerate un elemento di debolezza. Al contrario, rappresentano un punto di forza. Comprendere le peculiarità di ciascuna regione, le differenti concezioni della sicurezza, le diverse priorità strategiche e le esperienze operative è essenziale per costruire una cooperazione efficace. Perché cooperare

non significa diventare tutti uguali. Significa essere capaci di lavorare insieme, rispettando e valorizzando le nostre differenze. Questo, a mio avviso, rappresenta uno dei lasciti più importanti del quindicesimo Trans-Regional Seapower Symposium. Abbiamo confermato che i mari regionali sono parte di una rete globale. E ciò che accade in una parte di questa rete può produrre conseguenze ben oltre i suoi confini. La Dichiarazione conclusiva che abbiamo elaborato insieme riflette chiaramente questa consapevolezza. Ci ricorda che il mare lega i nostri destini; che le nostre vulnerabilità sono condivise; che l'innovazione può aiutarci a proteggere ciò che ci connette; e che il dialogo, la fiducia, la cooperazione e la capacità di agire insieme stanno assumendo un'importanza maggiore che mai. Questa Dichiarazione non deve essere considerata il punto di arrivo di queste due giornate. Deve rappresentare un punto di partenza. Il valore di un Simposio come questo non si misura soltanto dalla qualità del confronto che abbiamo avuto in questa sede. Si misurerà soprattutto da ciò che saremo capaci di realizzare successivamente. Dalle relazioni che continueremo a costruire. Dalla fiducia che sapremo consolidare. E dalla nostra capacità di trasformare il dialogo in cooperazione e la cooperazione in azioni concrete. Perché il mare è un bene comune. E proteggere il mare significa tutelare le condizioni che consentono alle nostre Nazioni di prosperare, di essere sicure e di rimanere libere. Desidero quindi concludere con un auspicio. Che ciascuno di noi possa fare ritorno nel proprio Paese con una maggiore consapevolezza delle sfide che condividiamo, ma anche con una rinnovata fiducia nella nostra capacità di affrontarle insieme. Indossiamo uniformi diverse. Parliamo lingue diverse. Operiamo in regioni differenti. Ma condividiamo una responsabilità comune: mantenere il mare libero, sicuro, accessibile e resiliente. Con questo spirito, e con il mio più sincero ringraziamento per la vostra partecipazione, per il vostro contributo e per la vostra amicizia, dichiaro ufficialmente concluso il quindicesimo Trans-Regional Seapower Symposium. Grazie ancora a tutti. E auspicio di potervi accogliere nuovamente, ancora più numerosi, nel 2028.



INDO-PACIFICO Integrated and Prepared

Nave Giovanni Delle Bande Nere alla RIMPAC e Pacific Dragon:
«lavorare secondo standard NATO e ritmi addestrativi serrati significa trasformare
nozioni, procedure e dottrina in competenza pratica e consolidata»

di Carmine Ascolese

Atre mesi dall'avvio dell'attività operativa in Indo-Pacifico, partita il 3 maggio da Taranto, la Nave Combattente Multi Missione Giovanni delle Bande Nere si conferma al centro di uno dei dispiegamenti più complessi e strategicamente rilevanti per la Marina Militare e per l'intera Difesa italiana. Il dispiegamento, partito sotto la guida del capitano di fregata Antonio Bufis, mette insieme operatività e diplomazia navale. Non si tratta soltanto di coprire una distanza tran-

soceanica superiore alle 32.000 miglia nautiche, toccando porti e nazioni chiave lungo la rotta, ma di preservare nel tempo un'elevata prontezza operativa, validando le eccellenze tecnologiche del Sistema Paese all'interno di contesti multinazionali ad alta capacità tecnologica e sotto standard operativi rigorosi. Nella prima parte del dispiegamento, la nave e il suo equipaggio hanno affrontato oltre trenta giorni consecutivi di addestramento avanzato, operando fianco a fianco con le principali Marine alleate

e partner in uno degli scenari marittimi in cui l'addestramento e la cooperazione costituiscono strumenti fondamentali per il mantenimento della prontezza e operatività dello strumento navale. La partecipazione alla RIMPAC (*Rim of the Pacific*) — la più grande esercitazione marittima multinazionale al mondo a guida statunitense, svoltasi al largo delle Hawaii, ha visto la convergenza di 33 nazioni, 34 navi militari, 5 sommergibili e oltre 200 aeromobili — ha rappresentato il primo vero banco di prova per il Bande Nere. Il motto dell'esercitazione, "*Partners: Integrated and Prepared*", ha trovato attuazione con le Forze partecipanti, consolidando interoperabilità, procedure operative e capacità di condotta multinazionale. L'attività ha contribuito al rafforzamento della cooperazione tra i partner e al mantenimento di una qualificata presenza marittima nazionale in un'area di elevato interesse strategico: l'Indo-Pacifico. La nave è stata chiamata a gestire minacce simultanee e incrociate nelle dimensioni del dominio marittimo, da quella aerea, di superficie e subacquea, richiedendo una rapidità decisionale istantanea e una costante, puntuale condivisione delle informazioni tattiche all'interno del dispositivo multinazionale. L'intensa fase di addestramento ha visto una prima parte seriale dove la nave è stata protagonista di attività progressivamente più complesse, a partire da varie esercitazioni di contrasto alla minaccia aerea, a quella subacquea ad

attività di tiro condotta su bersagli navali radiocomandati, al fine di saggiare l'intero spettro della difesa marittima attuale. Tra i momenti di maggiore rilievo tecnico, figura anche il lancio effettuato dall'elicottero SH-101 imbarcato, del missile MARTE contro la ex Nave Peleiu della US Navy. La fase a gioco libero, chiamata *Tactical Exercise* (TACEX) è stata caratterizzata dall'integrazione completa dell'unità all'interno del *Carrier Strike Group 9* incentrato sulla Portaerei USA, Roosevelt, dove ha assicurato la protezione tridimensionale, insieme alle altre navi di scorta. La Portaerei è stata infatti considerata quale *High Value Unit*, ed attorno alla stessa è stato messo in atto uno degli scenari operativi più complessi dell'esercitazione. Nave Giovanni delle Bande Nere ha contribuito alla difesa della formazione mantenendo la consapevolezza della situazione sopra, sotto e sulla superficie del mare. Nella dimensione subacquea, è stato impiegato l'ATAS, primo sonar di produzione nazionale. Sul fronte della difesa aerea, un riconoscimento formale e sostanziale dell'avanguardia tecnologica della piattaforma e della professionalità dell'equipaggio è giunto con l'assegnazione alla nave di due ruoli di comando caratterizzati da altissima responsabilità strategica: *Maritime Regional Air Defence Commander* e *DCA Scramble Authority*. Si tratta di incarichi che, nella dottrina e nella consuetudine operativa della U.S. Navy, vengono attribuiti a unità di rango superiore come



Oceano Indiano, in primo piano il G. Delle Bande Nere sullo sfondo la portaerei Roosevelt della Marina statunitense

incrociatori o cacciatorpediniere lanciamissili. Il controllo tattico dei velivoli ad ala fissa è stato possibile grazie al supporto fornito da personale *fighter controller* del Cavour e del Doria in temporaneo imbarco. Di fatto, il *Dual Band Radar* ha confermato l'efficacia nel rilevamento e nel tracciamento dei bersagli anche in presenza simultanea di più minacce. La nave ha inoltre esercitato il controllo tattico di velivoli decollati dalla Portaerei, dimostrando capacità che sono state riconosciute dalla struttura di Comando dell'esercitazione. Tale investitura ha certificato non soltanto la capacità ingegneristica e tecnica di Nave Giovanni delle Bande Nere ma soprattutto il livello di preparazione raggiunto dall'equipaggio e la capacità della Marina Militare di integrarsi in dispositivi multinazionali complessi. Alla RIMPAC è seguita la partecipazione alla Pacific Dragon, esercitazione focalizzata sulla *Ballistic Missile Defence* (BMD). Questa seconda e cruciale tappa ha permesso di testare le capacità dell'unità nel concorrere alla difesa contro minacce missilistiche balistiche, consolidando la cooperazione tecnologica e la condivisione di dati tattici con le Marine partner della regione Indo-Pacifico e con la struttura di Comando e Controllo NATO, e verificare con successo un'iniziale capacità di contrasto di tale minaccia con gli effettori ad oggi in servizio. Al di là dei riscontri tattici, ingegneristici e tecnologici, l'elargizione operativa costituisce un'occasione di crescita professionale irripetibile. Per un equipaggio composto in larga percentuale da personale giovane, lavorare secondo standard NATO e ritmi addestrativi serrati significa trasformare rapidamente nozioni, procedure e dottrina in competenza pratica e consolidata. Il primo importante capitolo del *deployment* Indo-Pacifico di Nave Giovanni delle Bande Nere si archivia così, con un bilancio di eccezionale spessore, che ribadisce con forza il ruolo dell'Italia quale attore di primo piano nella stabilità e nella sicurezza marittima globale. Il Pacifico resta così alle spalle, ma la rotta della nave è ancora lunga. Ciò che questa esperienza ha lasciato a bordo accompagnerà l'unità nelle prossime sfide: capacità consolidate, nuove esperienze operative e un patrimonio professionale maturato attraverso il confronto quotidiano con le Marine partner.

Il Ministro della Difesa visita il G. Delle Bande Nere. Singapore, 28 maggio 2026



Antonio Bufis, capitano di fregata, comandante di Nave Giovanni delle Bande Nere:

“Prendere parte alla RIMPAC 2026 e alla Pacific Dragon 2026, rappresenta per tutto l'equipaggio un'esperienza di straordinario valore professionale e umano. La RIMPAC ci ha offerto l'opportunità di confrontarci con scenari e procedure di elevata complessità, rafforzando l'interoperabilità con i nostri partner e ha dato evidenza delle capacità della nave e del suo equipaggio, l'aver assunto il ruolo di *Regional Maritime Air Defense Commander*, è un riconoscimento sul campo del valore dell'equipaggio e delle capacità tecniche dell'unità. Al di là dell'aspetto addestrativo e operativo, un dispiegamento prolungato è soprattutto una prova di squadra: ogni risultato raggiunto in mare è il frutto dell'impegno quotidiano di donne e uomini che, per mesi, hanno lavorato lontano dalle proprie famiglie e dai propri affetti. Sono orgoglioso di ciò che il mio equipaggio ha dimostrato e sono sicuro che proseguirà così. Tornare a casa dopo un'esperienza così intensa significa portare con sé non soltanto il ricordo delle miglia percorse e delle operazioni condotte, ma soprattutto la consapevolezza di essere cresciuti, come marinai e come squadra”.



Vincenzo Pisano, Comune scelto M/Ete, addetto al Reparto Armi:

“Seppur alla mia prima esperienza in mare, il mio compito non era solo osservare, ma agire al centro dell'azione: coordinare e gestire direttamente il fuoco dei nostri impianti di artiglieria durante complesse esercitazioni tattiche.

Abbiamo messo alla prova i sistemi su bersagli aerei e di superficie, spingendoli al limite e dimostrando senza esitazioni la potenza operativa della nostra nave.

Questa navigazione mi ha cambiato, lasciandomi un'impronta indelebile: ho imparato a gestire la pressione nei momenti più critici, e soprattutto, a capire che il successo non è mai solitario, ma il frutto invisibile e perfetto del lavoro di squadra”.



IT-SMEREX 2026

A Taranto la Marina Militare testa la capacità di soccorso ai sottomarini

di Fabiano Cardillo - foto di Pietro Paolo Salini, Michele De Simone, Daniele Carriero

Nelle acque del Golfo di Taranto, la Marina Militare ha condotto l'IT-SMEREX 2026 (*Italian Submarine Escape and Rescue Exercise*), esercitazione finalizzata a verificare l'efficacia dell'organizzazione nazionale e internazionale chiamata a intervenire in caso di emergenza a un sottomarino. L'attività (14 - 24 settembre) si è sviluppata attraverso una prima fase di prove a secco e addestramento in porto, propedeutica al successivo training in mare, durante il quale sono stati simulati differenti scenari

di emergenza e testate le procedure di comando e controllo, ricerca e localizzazione, assistenza e soccorso a un sottomarino sinistrato. All'esercitazione hanno preso parte i sottomarini Romeo Romei e Gianfranco Gazzana Priaroggia, insieme alla fregata Carabiniere, nave Salvataggio/Soccorso Anteo, Moto Trasporto Fari Levanzo e il cacciamine Termoli, impiegati nelle diverse fasi dell'attività e a supporto degli scenari addestrativi. Un ruolo centrale nella pianificazione e nella conduzione dell'IT-SMEREX 2026 è

stato svolto dal 5° Ufficio *Submarine Escape and Rescue* (SMER) del Reparto Sommergibili e Dimensione Subacquea dello Stato Maggiore Marina, struttura istituita tre anni fa con l'obiettivo di consolidare, a livello centrale, le competenze della Marina Militare nel settore del soccorso ai sottomarini consentendo di concentrare in un unico elemento organizzativo le funzioni di indirizzo, coordinamento, sviluppo dottrinale e addestrativo connesse alla gestione di una delle emergenze più complesse che possano

interessare la Marina Militare. Particolare rilievo ha assunto l'impiego congiunto dello SPAG (*Submarine Parachute Assistance Group*) italiano composto da Palombari del Gruppo Operativo Subacquei (GOS) e personale medico entrambi del Comando Subacquei e Incursori (COMSUBIN) e del DSG (*DISSUB Support Group*) della Royal Navy britannica. L'attività delle due componenti ha permesso di verificare sul campo l'integrazione di personale, procedure e capacità appartenenti a Marine differenti, elemento fondamentale per garantire una risposta coordinata ed efficace nelle operazioni di assistenza e soccorso a un sottomarino sinistrato. Un ruolo di particolare importanza è stato inoltre ricoperto dalla componente sanitaria, che ha visto operare medici e infermieri del Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNV), del Comando

Flottiglia Sommergibili (COMFLOT-SOM) e del COMSUBIN, quale parte integrante dell'intero dispositivo di soccorso. In particolare, nel corso dell'esercitazione sono state verificate le procedure per la presa in carico, la valutazione e la gestione sanitaria del personale proveniente da un sottomarino in difficoltà, simulando le condizioni che potrebbero presentarsi durante una reale operazione di soccorso, anche mediante l'utilizzo della Camera Iperbarica disponibile a bordo dell'Anteo. La Medicina Subacquea e Iperbarica rappresenta uno degli elementi di maggiore specificità e rilievo nell'ambito sanitario della Marina Militare e il trattamento immediato delle malattie da decompressione, direttamente sulla scena, accresce le possibilità di sopravvivenza del paziente. La marcata dimensione internazio-

nale dell'IT-SMEREX 2026 è stata confermata dalla presenza di 17 osservatori internazionali, provenienti da Cile, Colombia, Grecia, Indonesia, Marocco, Paesi Bassi, Oman, Polonia, Qatar, Romania, Regno Unito e Stati Uniti d'America. La loro partecipazione ha offerto un'importante occasione di confronto e condivisione di esperienze, procedure e capacità nazionali nel delicato settore del soccorso ai sottomarini. All'esercitazione hanno inoltre partecipato ufficiali del Comando Italiano delle Forze Marittime (COMITMARFOR) e del *Multinational Maritime South* (MNM-S). Una presenza che sottolinea l'importanza della piena integrazione tra le capacità specialistiche di soccorso e le strutture di comando e controllo marittimo, nonché la necessità, in caso di emergenza reale, di far convergere rapidamente assetti e



professionalità provenienti da organizzazioni e nazioni differenti. L'IT-SMEREX 2026 si colloca, inoltre, in una fase di significativo rinnovamento delle capacità della Marina Militare nel settore del soccorso ai sottomarini. Nave Anteo, che è stata protagonista anche in questa edizione dell'esercitazione tramite l'impiego del sommergibile di soccorso SRV300 in dotazione, è l'attuale piattaforma di riferimento per il supporto alle operazioni subacquee dei Palombari e sarà affiancata da una nuova generazione di unità e sistemi destinati ad ampliare le capacità operative della Forza Armata. In questo percorso si inserisce Nave Olterra (*Special and Diving Operation-Submarine Rescue Ship*), futura piattaforma destinata anche al supporto delle operazioni di soccorso ai sottomarini e concepita per l'imbarco e l'impiego di sistemi specialistici delle componenti Incursori e Palombari della Marina Militare. La nuova nave consentirà alla Marina Militare di disporre di una piattaforma moderna dalla quale sostenere in mare le complesse operazioni; tra queste il raggiungi-



Aviolancio dei palombari dello SPAG

mento di un sottomarino sinistrato e la condotta delle successive fasi di soccorso. A questa si affianca la nave polivalente di supporto Tritone, caratterizzata da un'elevata flessibilità d'impiego nelle operazioni subacquee e predisposta per l'utilizzo modulare di sistemi specialistici. Tale configurazione consentirà di adattare la piattaforma alle diverse esigenze operative, contribuendo a rendere più flessibile e proiettabile il dispositivo nazionale di intervento e soccorso subacqueo. Elemento centrale di questa evoluzione è il sistema SAVER (*Submarine Assistance Ventilation Equipments and Rescue*), un insieme integrato e modulare di assetti specialistici destinati a intervenire nelle diverse fasi dell'emergenza. Il sistema consentirà di concorrere alla ricerca e localizzazione del sottomarino sinistrato, fornire assistenza e ventilazione al battello e, quando necessario, procedere al recupero del personale attraverso specifici sistemi di soccorso. La sua modularità permetterà di configurare e proiettare gli assetti in funzione dello scenario operativo e della piattaforma impiegata.

L'integrazione tra le capacità già disponibili e quelle di nuova generazione punta così alla realizzazione di un dispositivo di soccorso moderno, modulare, interoperabile, proiettabile e adattabile, in grado di operare efficacemente sia in ambito nazionale sia all'interno di dispositivi multinazionali. In caso di incidente a un sottomarino, la tempestività rappresenta infatti un fattore determinante: dalla diffusione dell'allarme alla localizzazione dell'unità, fino alla costituzione dell'organizzazione di soccorso e alla convergenza degli assetti nell'area delle operazioni. È su questa esigenza che si fonda l'IT-SMEREX: trasformare addestramento, tecnologia, procedure e cooperazione internazionale in una risposta operativa concreta, coordinata e tempestiva. L'IT-SMEREX 2026 conferma, infine, il ruolo centrale del Comando Flottiglia Sommergibili e di COMSUBIN quali poli operativi, formativi e addestrativi della Marina Militare per la ricerca, l'assistenza e il soccorso ai sottomarini e quali punti di riferimento per lo sviluppo della cooperazione e dell'interoperabilità internazionale nel settore.



Mar Ionio, messa a mare del sommergibile di soccorso SRV 300 e (foto a fianco) palombardo alla guida dello stesso





Il basco dei **LEONI**

La forza del singolo trova il proprio significato nella squadra, nella fiducia reciproca, nella capacità di affidarsi a chi marcia al proprio fianco.

di Giuseppe De Cesare

Ci sono momenti in cui una tradizione smette di essere soltanto memoria e torna a vivere. È accaduto il 22 settembre, nel piazzale della Caserma “Ermanno Carlotto” di Brindisi. Dinnanzi alle Bandiere di Guerra del 1° e del 3° Reggimento San Marco, 52 giovani marinai hanno ricevuto per la prima volta il basco grigio-verde. Intorno a loro, gli istruttori che li hanno formati, i veterani che li hanno preceduti, le famiglie che li hanno sostenuti e i Fucilieri di Marina,

pronti ad accogliere una nuova generazione di “Leoni”. Non soltanto una cerimonia, ma un passaggio di consegne da una generazione all'altra. Alla presenza del Sottosegretario di Stato per la Difesa, On. Matteo Perego di Cremona, e del Comandante in Capo della Squadra Navale, ammiraglio di squadra Aurelio De Carolis, la cerimonia di consegna del basco ai frequentatori del 30° Corso di Abilitazione Anfibia per Ufficiali e del 33° Corso di Abilitazione Anfibia per

Personale Non Direttivo ha celebrato la conclusione di un percorso di sei mesi e, al tempo stesso, l'inizio di una nuova vita militare.

Sei ufficiali, 45 Volontari in Ferma Iniziale e un Graduato della Marina Tunisina sono entrati a pieno titolo nella famiglia del “Leone Alato”, raccogliendo un'eredità che affonda le proprie radici in oltre un secolo di storia. Un'eredità che, però, non vive soltanto nel passato. «Il basco del San Marco non è soltanto un simbolo di appartenenza. È un impegno». Con queste parole l'ammiraglio Michele Orini, primo ufficiale proveniente dalla componente anfibia del San Marco ad aver raggiunto il grado di Ammiraglio, ha consegnato idealmente ai nuovi Leoni il significato più profondo di quel copricapo che, per la prima volta, veniva indossato.

Un passaggio significativo, perché chi oggi guida la Brigata Marina San Marco ha conosciuto in prima persona la realtà della componente anfibia, ne ha condiviso il linguaggio, le fatiche, l'addestramento e l'impiego operativo. La sua presenza davanti ai nuovi Fucilieri assume così il valore di un ponte tra ciò che il San Marco è stato, ciò che è e quella che sarà la sua evoluzione futura.

«Il percorso anfibio - ha ricordato l'Ammiraglio - non serve soltanto a rendere un militare più forte, più

resistente o più preparato. Serve a conoscere sé stessi, a riconoscere i propri limiti e, quando necessario, a superarli. Ma soprattutto insegna che nessuno arriva davvero lontano da solo. La forza di un Reparto è nella sua coesione. Che il Leone che marcia accanto a te non è semplicemente un collega: è quello su cui potrai contare sempre».

È questo uno dei tratti distintivi del San Marco: la consapevolezza che la forza del singolo trova il proprio significato nella squadra, nella fiducia reciproca, nella capacità di affidarsi a chi marcia al proprio fianco. A rendere possibile questo passaggio è il Battaglione Scuole “Caorle”, la Fucina Leonis, dove corso dopo corso giovani militari vengono sottoposti a un percorso che non mira soltanto a selezionare, ma a formare professionisti capaci di operare in condizioni di difficoltà, sotto pressione e all'interno di una squadra. Sei mesi di addestramento, fatica, rinunce e prove fisiche e mentali. Sei mesi nei quali, più di una volta, quei giovani hanno dovuto chiedere a sé stessi se fosse davvero possibile andare oltre. E sono andati oltre. Sono arrivati fino a quel piazzale nel giorno della loro cerimonia.

Il Sottosegretario Perego, nel suo intervento, ha colto proprio il significato di questo passaggio: «Quella di oggi

non è soltanto la conclusione di un percorso addestrativo, bensì l'ingresso di nuove capacità al servizio della Marina Militare, della Difesa e dell'intera Nazione». Una capacità che si inserisce in una Brigata che ha definito «specialistica, multi-missione e multi-dominio, capace di operare sul mare e dal mare e di adattarsi rapidamente a scenari operativi diversi. Il basco che oggi ricevono i nuovi Leoni non è un punto di arrivo, ma l'inizio di un nuovo percorso fatto di responsabilità, crescita e continua preparazione».

Una storia da raccogliere

«Da oggi la storia del San Marco non sarà più soltanto qualcosa da studiare, conoscere e rispettare. Diventerà una responsabilità personale.

Una storia che non sarà più soltanto vostra da ricordare, ma sarà vostra da scrivere». È forse questo il passaggio più importante consegnato dall'Ammiraglio Orini ai nuovi Leoni. Quella storia attende i nuovi Fucilieri nei reparti nei quali saranno destinati. È scritta nei nomi delle Compagnie del Battaglione Assalto "Grado": Monfalcone, Tobruk, An-Nassiriya. Tre nomi. Tre epoche. Tre pagine diverse della storia del San Marco. Monfalcone richiama i Fucilieri di Marina schierati sul fronte del Piave durante la Prima guerra mondiale, quando la Brigata Marina fu chiamata a difendere Venezia. Tobruk evoca una delle pagine più dure e drammatiche della storia del Reparto, quando i Fucilieri di Marina furono chiamati a difendere quell'avamposto sulla costa nordafricana, combattendo fino all'estremo sacrificio. An-Nas-



siriya riporta invece a una storia più vicina, al coraggio e alla professionalità degli uomini della 3ª Compagnia Assalto impegnati in Iraq e, in particolare, alla "battaglia dei ponti" del 2004. Tre nomi diversi. Un'unica eredità. Il Leone Alato.

Il testimone

A rappresentare la continuità tra le generazioni è anche una figura oggi sempre più centrale nella vita dei Reparti: il Sottufficiale di Corpo della Brigata Marina San Marco. Il 1° Luogotenente Danilo Nigro è chiamato a valorizzare la funzione e il ruolo dei Sottufficiali, dei Graduati e dei Volontari, rappresentandone le esigenze e contribuendo, attraverso la propria esperienza, alla vita del Reparto e all'azione di Comando.

Una figura che, alla luce del rinnovato percorso di valorizzazione dei Sottufficiali, è divenuta elemento essenziale dell'organizzazione dei Reparti e un punto di riferimento per il personale e per i Comandanti. Nel giorno in cui il basco passa per la prima volta sulle teste dei nuovi Leoni, il significato della sua funzione assume un valore quasi simbolico. «Le tradizioni del Reparto del Leone Alato devono essere tramandate nel tempo. La cerimonia di oggi rappresenta il momento perfetto per il passaggio di testimone alle generazioni dei nuovi Leoni» così il 1° Luogotenente Nigro.

Non è un caso che siano proprio le tradizioni a costituire il ponte tra passato e futuro.

Perché nel San Marco la tradizione non è immobilità. È memoria che diventa responsabilità, esperienza che diventa formazione, esempio che diventa azione.

Da oggi, Leoni

Quando il basco viene finalmente posato sul capo, il corso è terminato. Il 22 settembre, a Brindisi, la storia del San Marco non è stata ricordata.

È stata consegnata. Da chi l'ha costruita a chi avrà il compito di continuarla. Il nuovo Fuciliere di Marina riceve un simbolo, ma insieme a quel simbolo riceve un'eredità e una responsabilità verso il futuro.

Cinquantadue nuovi Leoni hanno ricevuto il basco grigio-verde sotto lo sguardo delle Bandiere di Guerra, delle loro famiglie e dell'intera Brigata Marina San Marco schierata in armi. Mentre quel simbolo passava da una generazione all'altra, una cosa è apparsa chiara: la tradizione non si eredita per diritto. Si conquista ogni giorno. E Il basco è stato conquistato.

«Ricevere il basco significa entrare a far parte della famiglia del Leone Alato - ha dichiarato il sottotenente di vascello Fabrizio Antonacci, primo classificato del 30° Corso di Abilitazione Anfibia per ufficiali - una famiglia fatta di valori, tradizioni e senso di appartenenza. Da oggi inizia una nuova responsabilità: portare questo basco con orgoglio e dimostrare, ogni giorno, con il nostro impegno e il nostro modo di operare, di esserne all'altezza e di dare il nostro contributo al futuro del San Marco». «Il San Marco c'era, il San Marco c'è e il San Marco continuerà a esserci». così il Sottosegretario Perego rivolgendosi ai nuovi Leoni. La storia adesso è tutta da scrivere.

**Per Mare, Per Terram.
SAN MARCO!**



La “messa a secco”

Taranto: i bacini in muratura Benedetto Brin ed Edgardo Ferrati

di Gaetano Appeso - foto archivio storico Arsenale Militare Marittimo di Taranto*

C'è un momento, nell'Arsenale Militare Marittimo di Taranto, in cui il mare sembra obbedire alla volontà dell'uomo. Le acque si ritirano lentamente, lo scafo emerge dalle profondità e una nave, fino a pochi istanti prima sospesa sul proprio elemento naturale, si posa con precisione millimetrica sulle taccate. È la “messa a secco”: un rito antico quanto la marineria moderna, che ancora oggi suscita lo stesso

rispetto e la stessa emozione di oltre un secolo fa. Attorno a questo momento ruota la storia dei due grandi bacini in muratura dell'Arsenale di Taranto: il Benedetto Brin, inaugurato nel 1889 insieme allo stabilimento alla presenza di Re Umberto I, e l'Edgardo Ferrati, entrato in servizio nel 1916 per rispondere alla crescita della flotta e delle sue esigenze manutentive. Il primo, concepito come fulcro del nuovo polo industriale del Regno

d'Italia, conserva ancora oggi la straordinaria possibilità di essere suddiviso in due seni indipendenti grazie a una barca-porta interna; il secondo, tra i più grandi bacini in muratura d'Europa, è in grado di accogliere le maggiori Unità della Marina Militare, rappresentando un'infrastruttura di assoluto valore strategico.

** Capitano di fregata (GN) Sez. Sistema Nave Arsenale di Taranto*



Da oltre centotrent'anni i due bacini costituiscono il cuore operativo dell'Arsenale. È qui che vengono eseguite le lavorazioni più delicate sull'opera viva delle navi, sugli assi portaelica, sui timoni, sulle prese a mare e sulle strutture immerse, attività indispensabili per garantire sicurezza, efficienza e continuità operativa alla Marina Militare. Ma sarebbe riduttivo considerarli semplicemente infrastrutture: essi rappresentano il punto d'incontro fra ingegno progettuale, organizzazione industriale e patrimonio umano, dove ogni intervento è il risultato dell'opera coordinata di tecnici, operai specializzati, ingegneri e personale militare e civile. La vera forza dei bacini, infatti, risiede nelle persone. Generazioni di maestranze hanno tramandato competenze che non si apprendono soltanto nei manuali, ma attraverso l'esperienza condivisa, l'osservazione e quella cultura del lavoro che fa della precisione un valore morale prima ancora che professionale. Ogni ingresso in bacino richiede coordinamento assoluto, conoscenza della nave e fiducia reciproca: qualità che l'Arsenale custodisce e rinnova ogni giorno. Fra coloro che hanno dedicato la propria vita a questa realtà vi è l'**assistente tecnico Giuseppe Vecchione, classe 1961**, assunto nel 1987

come palombaro. Per venticinque anni ha operato sott'acqua, assistendo alle delicate operazioni di posa delle unità sulle taccate durante il prosciugamento dei bacini; oggi è responsabile proprio del piano di posa, incarico che rappresenta il naturale approdo di un'intera carriera vissuta al servizio della flotta. "Ogni volta che il livello dell'acqua scende e la nave comincia ad appoggiarsi sulle taccate provo la stessa emozione del primo giorno. È un momento che richiede concentrazione assoluta, ma anche rispetto per il lavoro di tutti. Da giovane, finito il prosciugamento, era quasi una tradizione raccogliere il pesce rimasto sul fondo del bacino e ritrovarsi, a turno, a casa di qualcuno per arrostarlo insieme. Erano gesti semplici, ma ci facevano sentire una famiglia. Quello spirito di corpo è rimasto immutato: cambiano le tecnologie, ma l'orgoglio di mettere a secco una nave della Marina è ancora lo stesso". Oggi i bacini Brin e Ferrati continuano a rappresentare un elemento essenziale della capacità manutentiva della Marina Militare. I recenti interventi di ammodernamento, uniti ai programmi di sviluppo delle infrastrutture dell'Arsenale, consentono di affrontare le esigenze delle moderne piattaforme navali con standard tecnologici sempre



Marco Accoto, capitano di vascello. Capo Reparto Manutenzioni Navali



più elevati, rafforzando al tempo stesso il ruolo di Taranto quale polo di eccellenza della cantieristica militare nazionale. Nel corso dei primi mesi del 2026 due Unità della Classe FREMM (le fregate Bergamini e Nave Carabiniere) e il Sommergibile Longobardo hanno usufruito del Bacino Brin per le attività di carenamento, riparazioni su assi, eliche e impianti di stabilizzazione nonché manutenzione degli elementi radianti (trasduttori) del SONAR a scafo: queste manutenzioni sono state possibili solo grazie alla disponibilità esclusiva di un asset strategico quale i bacini. Investire in queste infrastrutture significa valorizzare un patrimonio di professionalità unico, sostenere il tessuto produttivo del territorio e garantire alle future generazioni la continuità di una tradizione che, da oltre un secolo, accompagna la storia della Marina Militare. Fra le antiche mura dei due bacini il tempo sembra scorrere con il ritmo delle maree. Cambiano le navi, si evolvono le tecnologie, si rinnovano gli impianti; resta immutato il senso del dovere di uomini e donne che, con competenza silenziosa e dedizione quotidiana, continuano a fare dell'Arsenale di Taranto uno dei luoghi simbolo della capacità marittima italiana.





L'officina SALVAGENTI collettivi

Arsenale Militare Marittimo di Augusta: «Rimodulare l'organizzazione per farsi trovare pronti al momento del bisogno».

di Giuseppe De Salvo - foto di Giuseppe Privitera

Può un drappello di tecnici intervenire, indirizzando in termini positivi il destino di un'attività? La risposta è sì. Un gruppo di uomini volenterosi e caparbi possono alterare un percorso apparentemente predeterminato, con conseguenti ricadute positive per l'intera organizzazione. Correva l'anno 2019. Le attività di revisione dei **salvagenti collettivi** segnavano il passo, a causa dei ritardi nelle consegne da parte delle aziende titolari degli appalti. Nonostante i numerosi solleciti e l'applicazione delle clausole penali previste per legge, risultava comunque difficile riuscire a rispettare i tempi di riconsegna delle zattere alle unità navali operative.

La situazione destava non poche preoccupazioni tra i dirigenti dell'Arsenale di Augusta. Una nave priva di una delle più importanti dotazioni di sicurezza è considerata "non pronta", ovvero non impiegabile, quindi costretta a rimanere ferma all'ormeggio. Fu allora che si pensò di

"osare l'inosabile": sfruttare l'esperienza consolidata della linea di revisione dei salvagenti individuali per costruire da zero un'officina in grado di effettuare la revisione dei salvagenti collettivi.

Nulla si crea e nulla si distrugge, ma tutto si trasforma, recita la "legge di conservazione della massa". Ma evidentemente ad Augusta non avevano intenzione di rispettare i principi fondamentali della fisica. Nacque così l'Officina Salvagenti Collettivi.

Su impulso dell'allora Capo Sezione Sistema Nave – capitano di fregata Francesco Cimmino – un gruppo di tecnici, guidato dall'Ing. Enrico Trovato, fu inviato in missione presso l'Arsenale della Marina Militare di Taranto, per un affiancamento con i tecnici di quello stabilimento, guidati dall'assistente tecnico Alberto Meledandri. Durante una settimana di serrato addestramento, appresero le tecniche di revisione ed ottennero le qualifiche necessarie. Il meno era fatto, mancava il più.

A quel punto veniva il difficile. Bisognava trovare un'offici-

na con ampi spazi, necessari per ospitare le attrezzature, ricevere, testare e conservare le zattere ed i componenti necessari alle revisioni. L'occasione fu data dalla ridislocazione dell'officina del MARISTANAV SEN Augusta. Si liberava uno spazio utile, idoneo allo scopo. Con una dose di buona volontà e diversi giorni dedicati ai traslochi ed alla pulizia, l'officina fu arredata e allestita. Inaugurata il 19 marzo 2025, giorno della festività di San Giuseppe, patrono degli Arsenalieri, è oggi una realtà consolidata, all'interno della quale vengono svolte le attività di revisione salvagenti collettivi "tipo 8+4", salvagenti individuali tipo "SAL 06", "SAL 07" e "SKIPPER", oltretutto le revisioni dei ganci idrostatici meccanici.

Il compito di coordinare le attività è affidato all'assistente tecnico Giuseppe Galioto, dipendente dell'Arsenale di Augusta.

Sig. Galioto, ci parli di lei e del suo incarico.

«Dal 2020 sono transitato ai ruoli del personale civile del Ministero della Difesa. Nonostante a bordo mi sia occupato di altro, mi sono subito appassionato alla revisione dei salvagenti individuali svolta nel Nucleo Scadenze di Legge dell'Arsenale. Quando l'Ing. Trovato mi ha proposto di "imbarcarmi" in questa nuova impresa, in qualità di responsabile, ho accettato con entusiasmo. Insieme abbiamo seguito un percorso non semplice, il quale ci ha condotti, dopo cinque anni, all'apertura di questa nuova officina.

Sono orgoglioso del mio lavoro ed affronto ogni revisione in maniera tempestiva e meticolosa. Ogni giorno percorro circa cento chilometri per venire ad Augusta, e lo faccio con serenità, supportato da mia moglie Paola e dei miei due figli Davide e Samuele, a cui spero di trasmettere dedizione e senso del dovere».

Le zattere hanno una funzione fondamentale in caso di abbandono nave. Quanto sente la responsabilità del suo operato?

«Quando abbiamo iniziato a lavorare per l'avvio dell'officina, eravamo consapevoli dell'importanza di queste dotazioni per la sicurezza dei colleghi a bordo. Per questo motivo, è stato indispensabile garantire la massima attenzione e cura dei dettagli, impiegando dotazioni di prima scelta, rispondenti ai più alti requisiti offerti dal mercato. In poco tempo ci siamo resi indipendenti, riducendo drasticamente i tempi di revisione ed i costi derivanti dagli appalti affidati a ditte esterne alla Difesa. Questa internalizzazione ha permesso di cambiare l'approccio alla gestione delle scadenze, assicurando il rispetto della missione all'interno di questo stabilimento di lavoro. Insieme a persone competenti e volenterose quali l'A.T. Diego Venturini, l'A.T. Samuele Sapienza e il Sc. Aiut. Carmelo Bonincontro, abbiamo posto le basi per affrontare questa nuova sfida, consci dell'impegnativo lavoro che ci aspetta per mantenere lo standard nel corso dei prossimi anni».

Accanto all'A.T. Galioto, il processo di nuove assunzioni all'interno degli Stabilimenti di Lavoro della Marina Militare ha permesso di inserire nuove figure giovani e dinamiche, come l'A.T. Nautico Diego Venturini di Pallerone di Aulla (Massa) appena ventiduenne e già da oltre un anno in forza ad Augusta.

Sig. Venturini, come considera un giovane neo assunto questa esperienza lavorativa?

«L'Arsenale offre molte possibilità sia dal punto di vista professionale che personale. Per me si tratta di un ambiente stimolante, dove è possibile mettere in pratica le mie competenze ed allo stesso tempo, acquisirne di nuove. Con il lavoro di squadra, che svolgiamo ogni giorno, ci sentiamo parte di qualcosa di più grande. Riusciamo a contribuire all'efficienza dello strumento militare e cosa non meno importante, cerchiamo di rendere le nostre famiglie orgogliose, aiutando a sopportare la distanza da casa».

Ing. Trovato, quali nuove sfide per il futuro?

«Stiamo acquisendo altri spazi all'interno dell'Arsenale per dedicarli a nuove attività da internalizzare, quali la revisione delle zattere Viking, in dotazione alle più recenti navi della Marina Militare, la revisione dei recipienti in pressione, le prove di trazione sui cavi in acciaio e la creazione di un laboratorio chimico-fisico-tecnologico, da realizzare sulla base delle esperienze già maturate presso gli Arsenalieri di Taranto e La Spezia. Tutto ciò richiede un importante sforzo, per la formazione professionale dei tecnici e per la creazione ed il mantenimento delle infrastrutture necessarie. Il nostro obiettivo, a lungo termine, è quello di ridurre i costi e i tempi necessari per l'esecuzione di queste prestazioni. Di ciò ne gioveranno in primis le unità navali, ma sarà anche motivo di grande soddisfazione per il nostro personale. Per intercettare i cambiamenti tecnologici in atto, è necessario rimodulare la nostra organizzazione interna, per farsi trovare pronti nel momento del bisogno».

Vent'anni fa, l'Operazione LEONTE

«Quando la Marina Militare rimosse il blocco navale nelle acque libanesi»
L'intervista all'ammiraglio di squadra (a) Giuseppe De Giorgi

di Alessandro Busonero - foto archivio Marina Militare

L'Operazione Leone ha ridefinito gli standard delle missioni di peacekeeping marittimo. A vent'anni da quegli eventi, la Leone rimane il simbolo di una Marina flessibile, capace di proiettare stabilità e di proteggere gli interessi nazionali nel mondo, confermando il valore strategico delle Forze Navali. Il 29 agosto 2006 il Gruppo Navale Italiano, al comando dell'ammiraglio di divisione Giuseppe De Giorgi, Comandante delle Forze d'Altura (COMFORAL), parte dalle acque antistanti Brindisi alla volta del Libano. La missione dichiarata del Gruppo Navale è quella di trasferire 1.000 uomini del San Marco e dei Lagunari in Libano. Lo scopo è di potenziare le capacità militari di **UNIFIL** (*United Nations Interim Force in Lebanon*) per consolidare la tregua fra Israele ed Hezbollah, dopo i combattimenti del 2006.

La missione militare italiana prende il nome di Operazione Leone, dal fiume che delimitava l'area delle attività nel sud del paese. La diplomazia internazionale cerca di stabilizzare il “Paese dei Cedri” e alla Marina Militare spetta il compito di rafforzare il contingente UNIFIL.

Alla volta del Libano, a fine agosto partono da Brindisi, la portaerei Garibaldi, le unità anfibia San Marco, San Giorgio e San Giusto (*Landing Platform Dock - LPD*), la fregata Espero e la corvetta Fenice con i mezzi del Genio dell'Esercito Italiano. Dopo la partenza, il Garibaldi si distacca dal Gruppo Navale per anticipare l'arrivo in Area di Operazioni. Lo scopo è quello di concordare con il comando di UNIFIL

e le autorità libanesi, le modalità e la tempistica dell'Operazione di sbarco in modo da consentire l'immediato sbarco del contingente italiano senza indugi. Il 31 agosto 2006 il Garibaldi è in Area di Operazioni, in prossimità delle coste libanesi. Il De La Penne, invece era stato inviato per evacuare italiani in precedenza e non faceva parte della Leone. Il fulcro della prima fase dell'operazione, al comando dell'allora ammiraglio di divisione Giuseppe De Giorgi, è stata la Task Force 425 (nota anche come *Joint Amphibious Task Force - Lebanon* o JATF-L), successivamente trasformata in *Interim UN Maritime Force Lebanon* comprendente unità Britanniche, Greche e Francesi, sempre sotto il Comando dell'Ammiraglio De Giorgi con il compito del controllo delle acque prospicienti il Libano nell'ambito della risoluzione UN 1701. Vi è però una fase importante che non tutti conoscono che riguarda la **rimozione del blocco navale** da parte della Marina Italiana, terminata l'operazione anfibia e precedente alla costituzione della *Interim UN Maritime Force Lebanon*. Un esempio considerato un “caso di scuola” di diplomazia navale. “Il gruppo navale anfibia era solo italiano – solo dopo la rimozione del blocco navale israeliano da parte della Marina Militare, con il pattugliamento nell'area di operazioni concordata fra il CTF 425 e le autorità libanesi, israeliane e le Nazioni Unite, l'Italia assumeva la responsabilità del controllo delle acque antistanti la costa libanese e le sue acque territoriali di concerto con la componente marittima Libanese. Una

volta rimosso il blocco navale veniva costituita la *Interim UN Maritime Force Lebanon*, anch'essa sotto il comando dell'ammiraglio De Giorgi. I tedeschi arrivarono in area di operazioni molto tempo dopo e rilevarono con una cerimonia ufficiale di passaggio di consegne sul Garibaldi in porto a Beirut noi italiani”. Così l'ammiraglio De Giorgi. Il Notiziario della Marina ha incontrato l'ammiraglio di squadra Giuseppe De Giorgi (già capo di Stato Maggiore della Marina dal 2013 al 2016).

Qual era la missione, che le era stata assegnata?

In aggiunta alla missione dichiarata, l'Ammiraglio Di Paola, Capo di Stato Maggiore della Difesa (2004 – 2008), mi aveva dato il mandato di ricercare ogni opportunità per ampliare il ruolo dell'Italia nel contesto libanese.

Quali erano le forze navali presenti in zona di operazioni al suo arrivo?

Nelle acque prospicienti il Libano operava già un gruppo navale francese, comandato dall'Ammiraglio Magne, impegnato nella ricostruzione di ponti bombardati dagli israeliani. Al suo comando aveva navi anfibia, reparti del Genio dell'Esercito e alcune Fregate. Non era invece presente la portaerei De Gaulle, ferma a Tolone per lavori di manutenzione. Nelle stesse acque operavano navi britanniche e greche che erano utilizzate in operazioni di evacuazione di loro connazionali. Tutte le navi militari presenti in area erano sotto comando nazionale. Il coordinamento fu stabilito a livello informale fra i comandanti in mare, una sorta di *gentlemen agreement*, facilitato dalla conoscenza reciproca sviluppata in anni di esercitazioni NATO. Il nostro era l'unico gruppo Portaerei. Questo fatto giocò un ruolo fondamentale nel conseguimento della seconda missione assegnata: l'ampliamento del ruolo dell'Italia.

Quali furono le difficoltà logistiche e militari nel pianificare e coordinare lo sbarco sulle spiagge libanesi di Tiro in così poco tempo?

Non vi furono difficoltà particolari, trattandosi di attività anfibia ampiamente praticata dalla nostra Marina. Fummo fortunati ad avere tutte e tre le navi anfibia efficienti, perché statisticamente su tre navi, come noto, se ne dispone di

L'allora ammiraglio di divisione Giuseppe De Giorgi e il Capo di Stato Maggiore della Difesa (2004-2008) ammiraglio Giampaolo Di Paola



norma di una sola pronta all'impiego operativo. Nonostante la loro vetustà, le tre veterane della classe “Santi” diedero un'ottima prova di sé, testamento dell'abilità e dell'impegno dei loro Comandanti ed equipaggi, ma evidenziarono anche i loro limiti. Ad esempio, i posti letto sulle tre anfibia non furono sufficienti anche per un contingente modesto come il nostro. Dovemmo quindi imbarcare una quota di Fucilieri di Marina e di soldati sul Garibaldi, che dovette giocare allo stesso tempo il ruolo di Portaerei e di Portaelicotteri da assalto anfibia, con non poche complicazioni. Anche sulla base di questa esperienza, una volta diventato Capo di Stato Maggiore della Marina, ho voluto realizzare il Trieste di 37.000 tonnellate, per disporre di una nave da assalto anfibia di adeguate dimensioni, che potesse



Mediterraneo Orientale, ottobre 2006: la formazione navale dell'*Interim Maritime Task Force* con navi inglesi, francesi, greche e le navi italiane Garibaldi, San Marco e Espero

essere il perno di una rinnovata e più potente capacità anfibia futura.

Come fu possibile trasformare la missione da anfibia a quella che ottenne la rimozione del blocco aereo e navale israeliano?

Avevamo appena terminato le operazioni di sbarco e i reparti anfibi si erano attestati nelle loro sedi operative a terra, mi sono recato a Beirut al Comando delle Forze Armate Libanesi per aggiornare il C.S.M.D. libanese, Generale Suleiman accompagnato dall’Ambasciatore Giuseppe Mistretta d’Italia in Libano. Durante il colloquio è arrivata una comunicazione inattesa. Il Premier Siniora aveva chiesto di incontrarmi. Dopo circa mezz’ora l’Ambasciatore ed io eravamo nel suo ufficio. Il Premier libanese mi chiese se la Marina Militare, sarebbe stata in grado di assumere il controllo delle acque libanesi al posto delle Forze Navali Tedesche che avrebbero dovuto svolgere tale compito da direttiva ONU. Il problema era che i tedeschi non erano arrivati e non si sapeva se e quando sarebbero partiti dalla Germania. Il perdurare del blocco dei porti e dell’aeroporto, nonostante l’inizio della tregua, stava però creando una situazione insostenibile.

La mancanza di carburante e di generi di prima necessità stava mettendo a dura prova la popolazione e di conseguenza la stabilità e credibilità del governo libanese. La richiesta del Premier Siniora era l’occasione che aspettavo e non potevo rischiare di perderla. Non c’era tempo di chiamare Roma. Dopo un cenno d’intesa con l’Ambasciatore Mistretta, risposi di sì: eravamo in grado sostituire i tedeschi sino al loro arrivo. Pochi minuti dopo, Siniora chiamò il nostro presidente del Consiglio Prodi e il mattino seguente alle 06:00, ricevetti dall’Ammiraglio Di Paola l’ordine più bello che ogni ufficiale di Marina sogna di ricevere: “libertà di manovra” per compiere la missione. Seguirono giorni frenetici. Grazie agli ufficiali dello Stato Maggiore di COMFORAL, (Comando Forze d’Altura), in particolare il CV Sollitto, CF Vitiello, CV Rastelli e CC Gregoretti, fummo in grado di preparare con la Marina Libanese e i rappresentanti dell’ONU a Beirut, un MOU (*Memorandum of Understanding - Memorandum d’intesa*) condiviso, da far firmare al Gen. Pellegrini comandante di UNIFIL in rappresentanza del Segretario Generale dell’ONU, al Gen. Suleiman e al sottoscritto in rappresentanza dell’Italia, che definiva il ruolo della Marina Militare e le procedure che i mercantili diretti in Libano avrebbero dovuto seguire per essere ispezionati dalla Maritime Task Force italiana e dalla Marina Libanese, per prevenire l’ingresso di armamenti clandestini in Libano.

Anche i Francesi si stavano muovendo. Appena appresa l’iniziativa italiana, l’Ammiraglio Magne ricevette da Parigi la direttiva di sostituire i tedeschi con una *Task Force* a guida Francese. Seguirono giorni di incontri vorticosi e l’esito sembrava incerto, sino a che nella notte del 7 ottobre fui chiamato dal Gen. Pellegrini a Naqoura per sapere se fossi in condizione di firmare il MOU da noi proposto, con il quale l’Italia assumeva il controllo delle acque del Libano al posto della Marina Israeliana. Con un elicottero SH 3D del Garibaldi mi precipitai a Naqoura e alle 22.00 firmammo il documento. Il mattino seguente intorno alle 10.00 il comandante della flottiglia israeliana in pattugliamento delle acque libanesi mi trasferì la responsabilità del loro controllo. Subito dopo inviai Nave Garibaldi con la bandiera di prima grandezza (la più grande n.d.r.) verso la costa a 800

yards da Beirut, in un mare ancora deserto di mercantili, in modo che i Libanesi vedessero la bandiera italiana. Grazie all’Italia un’ora dopo entrava in porto a Beirut la prima nave mercantile. Il blocco navale era finito.

Quand’è che l’operazione diventò internazionale?
Nella tarda mattina dell’8 ottobre, qualche ora dopo l’assunzione del controllo delle acque prospicienti il Libano. Il comandante del cacciatorpediniere York della Marina Reale britannica con un messaggio diretto al sottoscritto, chiedeva di passare ai miei ordini, seguito un’ora dopo da una Fregata greca, con la medesima procedura. Un paio di giorni dopo i Francesi chiesero di unirsi a noi. L’*Interim Task Force* Italiana, sotto egida ONU, diventò così multinazionale.

Quali sono i fattori che a suo parere sono stati determinanti per il successo della missione?
Il primo fattore è stato avere l’ammiraglio Di Paola come C.S.M.D., sua la scelta della catena di comando, che ha



imposto con grande lucidità. Contrariamente alla prassi consolidata, io dipendevo dall’ammiraglio, che mi aveva anche delegato il controllo operativo delle forze aeronavali assegnate. Il COI (Centro Operativo Interforze) era in posizione di supporto, così come CINCNV (Comando in Capo della Squadra Navale). Questa soluzione consentì di essere veloci ed efficaci. Grazie alla diretta dipendenza dall’ammiraglio Di Paola ho potuto disporre di direttive chiare e al tempo stesso mantenerlo aggiornato in tempo reale per interagire tempestivamente con l’Autorità politica. L’Ammiraglio mi chiamava di massima alle 06.00 e dopo il tramonto. Lo Stato Maggiore della Marina e il COI venivano comunque tenuti aggiornati, attraverso la messagistica operativa. Il secondo fattore rilevante è stato il personale. La sua qualità morale e professionale. Il loro entusiasmo. Senza dedizione, passione e competenza degli equipaggi delle nostre navi, dei Reparti Aerei e Anfibi imbarcati, la missione semplicemente non sarebbe stata fattibile.



Oggi lo scenario geopolitico nel Mediterraneo allargato e nel Mar Rosso è ancora più instabile rispetto al 2006. Quale ritiene sia l’eredità più importante che l’Op. Leonte abbia lasciato alla Marina in termini di proiezione dal mare?

La peculiarità della missione Leonte ha dimostrato in primo luogo la flessibilità operativa di un gruppo Portaerei con capacità anfibia.

La missione, partita come semplice operazione anfibia per l’inserimento di rinforzi si è trasformata in missione di controllo marittimo in un contesto politicamente complesso, conseguendo risultati strategici come il consolidamento della tregua e di un governo amico grazie alla riapertura delle rotte navali e aeree di accesso al Libano e la nomina per la prima volta di un Ufficiale italiano a Comandante di UNIFIL. Il ringraziamento pubblico che il Premier Signora ha voluto dare dal ponte di volo del Garibaldi al Presidente del Consiglio italiano Prodi nel porto di Beirut è stato il migliore riconoscimento del ruolo dell’Italia.

Lei è stato eletto militare dell’anno negli USA per aver ottenuto la rimozione del blocco navale, unico italiano ad aver avuto tale riconoscimento che si è aggiunta alla decorazione di Ufficiale dell’Ordine Militare d’Italia. Quali altre decorazioni ha ricevuto?

Oltre a una decorazione Libanese, una che mi ha fatto molto piacere è stata la Legion d’Onore che la Francia mi ha attribuito il 27 settembre 2013 sul ponte di volo della nave assalto anfibia e portaelicotteri Mistral a Civitavecchia, per aver “[...] rafforzato la cooperazione e l’interoperabilità tra la Marina Militare e la Marina francese, risalente anche ai tempi dell’operazione Leonte in Libano nel 2006”, segno di fair play da parte francese.

* Per maggiori dettagli www.ammiragliogiuseppedegiorgi.it

MARINAI si diventa

Le **Campagne d'Istruzione 2026**
degli allievi della Marina Militare

di Vincenzo Evangelista

Anche quest'anno la Marina Militare ha rinnovato un impegno che l'accompagna da generazioni: portare in mare i propri allievi.

Non si è trattato di un adempimento di calendario, ma del cuore stesso del percorso formativo. Le Campagne d'Istruzione 2026 hanno mobilitato diverse navi e centinaia di uomini e donne, chiamati a un compito che si è aggiunto alla condotta della nave senza mai sostituirla: **formare chi, tra pochi anni, prenderà il loro posto.** È un aspetto che merita di essere sottolineato, perché spesso resta in ombra. Gli equipaggi imbarcati non sono soltanto marinai: sono **istruttori**. Il nostromo che ha corretto una legatura, l'ufficiale di guardia che ha spiegato il punto nave, il capo che ha mostrato come si affronta un turno di macchina con mare mosso hanno trasmesso un patrimonio professionale che nessun manuale può contenere per intero. È il passaggio di consegne generazionale su cui la Marina si regge, e che ogni estate si ripete sui ponti delle sue navi scuola, con la stessa pazienza e la stessa esigenza di rigore.

Perché il mare, a differenza dell'aula, non ammette astrazioni. A terra un errore di calcolo si corregge con una matita; a bordo si traduce in una manovra da rifare, in un ordine da ripetere, talvolta in un rischio da gestire. La campagna d'istruzione è il momento in cui la teoria studiata negli istituti di formazione si misura con il vento reale, con il buio della notte, con la fatica fisica e con la responsabilità verso chi sta accanto. Mettere in pratica non è un complemento della formazione: ne è la verifica. Le rotte del 2026 hanno disegnato una geografia ampia. Nave Amerigo Vespucci ha condotto dal 9 maggio gli Allievi della 1^a Classe dell'Accademia Navale in Nord America, partecipando alle celebrazioni per il 250° anniversario dell'indipendenza degli Stati Uniti d'America e al Rendez-Vous Naval du Québec, con soste da Baltimora a New York, da Boston a Montréal, prima del rientro attraverso le Azzorre, Cadice e i porti nazionali. La nave rifornitrice Etna, dal 18 luglio al 18 settembre, ha accompagnato la 2^a Classe dell'Accademia lungo le rotte atlantiche e del Nord Europa — La Coruña, Brest, Dublino, Portsmouth, La Pallice, Lisbona — offrendo agli Allievi la prima esperienza su “nave grigia”. In Mediterraneo, la goletta Palinuro ha imbarcato dal 3 giugno al 10 agosto il 1° Corso della Scuola Navale “Francesco Morosini” e la 2^a Classe di Mariscuola Taranto, mentre la nave anfibia San Marco, dall'11 giugno all'11 settembre, ha ospitato il 2° Corso Morosini prima e la 1^a Classe della Scuola Sottufficiali poi verso la Grecia, la Turchia, l'Egitto e Malta. Bacini diversi, ma un unico filo conduttore. A bordo l'individuo cede il passo al collettivo, all'essere equipaggio. È il battesimo del mare: il passaggio dai libri alla vita di marinaio, quando i nomi imparati a memoria diventano gesti e i gesti diventano mestiere.

A tutto questo ogni sosta in porto ha aggiunto una dimensione ulteriore. La nave si è fatta territorio nazionale che accoglie: ha presentato l'Italia, ha rafforzato i legami con le Marine dei Paesi visitati, ha incontrato le comunità italiane all'estero. È la diplomazia navale, e gli Allievi vi hanno partecipato, imparando in banchina una lezione che nessun'aula avrebbe potuto impartire con altrettanta efficacia: l'uniforme che indossano, oltre a un mestiere, rappresenta un Paese.

*Mar Mediterraneo,
assemblea mattinale allievi
marescialli sul ponte di volo*

Il Comandante delle Scuole della Marina Militare, amm. di squadra Stefano Barbieri intervistato per il Notiziario della Marina.

La prima Campagna d'Istruzione rappresenta il battesimo del mare. In che modo la vita di bordo fa nascere lo spirito d'equipaggio?

«La nave è una comunità interdipendente, dove nessuno può bastare a sé stesso. Una manovra alle vele richiede decine di braccia coordinate. Una guardia notturna richiede che qualcuno riposi mentre altri vegliano. L'Allievo scopre in poche ore ciò che nessuna lezione può trasmettere: la propria sicurezza dipende dalla precisione del compagno accanto. Il mare non concede spazio all'individualismo. Da questa consapevolezza, condivisa nella fatica e nello spazio ristretto, nasce lo spirito d'equipaggio. Non un sentimento, ma una necessità che diventa legame e poi identità. Tra qualche anno gli allievi di oggi assumeranno compiti di responsabilità in ogni ruolo: graduati, sottufficiali e ufficiali».

Quali tra i valori e gli insegnamenti che ricevono auspica possano rappresentare la Stella Polare per il loro futuro in Marina?

«Anzitutto la lealtà: verso la Marina e le istituzioni, nel rispetto dei colleghi, superiori o subordinati che siano. Poi il senso del dovere, inteso come continuità e non come slancio occasionale, perché in mare conta ciò che si fa ogni giorno, non ciò che si è capaci di fare una volta sola. Infine il rispetto: per il mare, che educa all'umiltà chiunque lo frequenti a lungo, e per la persona, in qualunque grado si trovi. Chi assume responsabilità in Marina deve ricordare che il comando è innanzitutto servizio, e che l'esempio personale resta lo strumento di guida più efficace di cui disponiamo».

Se guarda indietro al suo percorso, qual è il ricordo più vivido della sua prima campagna d'istruzione da allievo?

«I pennoni più alti del Vespucci, mentre navigavamo attraverso i fiordi norvegesi nell'estate del 1985. È stata un'emozione che non ho più dimenticato. Da lassù la nave si rimpicciolisce, il ponte diventa una linea sottile e intorno restano soltanto le pareti roccia che scorrono e l'acqua sotto la chiglia. Ricordo il silenzio, l'altezza e il vento, che cambia man mano si sale a riva».

Quale insegnamento ricevuto allora, applica oggi nel suo ruolo al vertice del Comando Scuole?

«Ho avuto modo di imparare e comprendere cosa significa comandare, partendo però dal lato opposto. Sul Vespucci prima e sulle prime navi grigie ho svolto diverse mansioni: lavare i ponti, trafficare i cavi, lucidare gli ottoni, fare la ronda in sala macchine per citarne alcuni. Non mi hanno risparmiato nulla, ma oggi ne sono grato. Chi ha conosciuto quella fatica sa cosa sta chiedendo quando dà un ordine. Conosce il tempo che serve, lo sforzo che comporta, la differenza tra una esigenza reale e una richiesta imposta per abitudine. Comandare non significa disporre degli altri, ma riconoscere il valore di ciò che gli altri fanno e chiederlo con cognizione di causa e rispetto. Questo è l'insegnamento che mi ha forgiato e spronato e che ho applicato e applico nella vita professionale e personale».



La voce di alcuni protagonisti delle Campagne d'Istruzione 2026

Scuola Sottufficiali, 2ª Classe Normali Marescialli - N.MRS, (Corso Deimos)

Pasquale Bensi de Palma, sottotenente di vascello Sottordine alla 2ª Classe:

«A bordo al Palinuro ho visto i miei allievi affrontare stanchezza e difficoltà, senza smettere di impegnarsi. Li ho visti aiutarsi, conoscersi e, quasi senza accorgersene, diventare equipaggio. Improvvisamente non avevano più bisogno di essere guidati in ogni gesto, perché avevano imparato a riconoscere i propri compiti e a muoversi insieme. È la soddisfazione più grande per un formatore: accorgersi che ciò che hai trasmesso ormai appartiene a loro».

Daniele Kamen Alterio Allievo 2ª Classe SSC/S:

«Sul Palinuro il mare cambia prospettiva quando si sale a riva. Durante i ruoli manovra per l'apertura delle vele abbiamo imparato a muoverci tra cavi e pennoni, affidandoci alla precisione dei gesti e a chi lavora al nostro fianco. Serve concentrazione e la consapevolezza che la sicurezza nasce dalla collaborazione».

Emanuel Rizzo Allievo 2ª Classe:

«La notte a bordo ha un ritmo diverso. A Portoferraio il peggioramento delle condizioni meteorologiche ci ha richiamati ai nostri posti: bisognava lasciare la rada. In pochi minuti la quiete ha lasciato spazio alla manovra. Quella notte ho capito che il mare non è soltanto lo spazio in cui si naviga, ma una presenza con cui confrontarsi. Puoi programmare una rotta, ma è il mare a ricordarti che non tutto dipende da te. Forse è questa la sua lezione: adattarsi senza perdere la propria direzione».



Accademia Navale, 1^a e 2^a Classe Corsi Normali

Stefano Reale, capitano di corvetta, comandante alla 1^a Classe, (Corso Imperio):

«Per gli Allievi della 1^a classe il primo vero incontro con il mare. Un momento carico di aspettative, emozioni e anche qualche timore. La Campagna estiva non è soltanto un periodo di formazione ma un'esperienza irripetibile. 31 agosto 2026, Oceano Atlantico in 37°52'N – 010°15'W, gli allievi hanno issato per la prima volta la bandiera del Corso Imperio sull'albero di maestra e affidato al vento e al mare il loro futuro. Da questo momento, Imperio rappresenterà la loro storia, passata e futura».

Alessandro La Rosa, Allievo 1^a Classe:

«Tra le esperienze più intense c'è la salita a riva degli alberi: sono stato destinato al trevo di maestra, il pennone più basso dell'omonimo albero ma, al tempo stesso, quello dotato della vela più grande, la più difficile e faticosa da aprire e "serrare". A chi vivrà questa esperienza in futuro auguro di affrontarla con la stessa passione e curiosità di quel bambino che ero mentre coloravo le navi a strisce bianche e nere».

Simone Ceccolini, capitano di corvetta, comandante alla 2^a Classe (Corso Kydoimos):

«In queste settimane ho visto gli allievi del corso Kydoimos sbagliare, confrontarsi, aiutarsi e trovare insieme soluzioni. Li ho visti diventare più autonomi e comprendere che a bordo nessuno cresce da solo. È forse questo il ricordo più bello: vedere 132 Allievi scoprire, giorno dopo giorno, che essere un Corso significa soprattutto imparare a essere equipaggio».

Stefano D'Apice Allievo 2^a Classe :

«Il mare non restituisce mai le stesse persone che ha accolto alla partenza. Per me e per i miei 131 compagni del Corso, questa Campagna è stata un viaggio alla scoperta dei valori e dell'etica dell'Ufficiale di Marina. Tra albe, guardie notturne e attività professionali, abbiamo seguito l'equipaggio e impariamo ad assumerci responsabilità al suo fianco. Abbiamo attraversato l'Oceano, incontrato luoghi e culture differenti, ma soprattutto siamo cresciuti.



Scuola Navale Militare F. Morosini

Riccardo Marchioni, capitano di corvetta, comandante al 1^o Corso Krios:

«Questa prima Campagna d'Istruzione vissuta da comandante al Corso a bordo di Nave Palinuro ha rappresentato molto più di un momento conclusivo dell'anno scolastico: è stata un'esperienza di crescita, nella quale ho visto sessantadue singoli allievi trasformarsi in un gruppo, poi in una squadra e infine in un equipaggio. Il mare ha insegnato loro ad adattarsi, a sostenersi e a condividere responsabilità, lasciando nuove consapevolezze: il rispetto per il mare, il valore dell'altro e il senso del dovere. Al rientro a Livorno erano gli stessi allievi, ma non più gli stessi ragazzi: avevano iniziato a trovare la propria rotta».

Rebecca Daviddi, Allievo 1^o Corso Krios:

«Sono salpata da Palermo con il desiderio di migliorarmi, convinta che il percorso da affrontare fosse prima di tutto un confronto con me stessa. Credevo di dover scoprire, da sola, quanto fossi capace di dare. Invece, giorno dopo giorno, mi sono riscoperta anche attraverso gli occhi di chi mi ha guardato e ha pensato che valesse la pena investire il proprio tempo nella mia formazione. È proprio questo, forse, uno degli insegnamenti più importanti che porto con me: non si cresce mai davvero da soli. A bordo ogni gesto, anche il più semplice, può diventare un'occasione per sostenere qualcuno, per imparare dagli altri o semplicemente per ricordarsi che si fa parte di qualcosa di più grande».

Rosa Magdalena Maristella Salvo, Allievo 2^o Corso Aeneas:

«L'insegnamento che più porterò con me è quello legato all'equipaggio. A bordo ho capito che, nelle difficoltà, non si è mai realmente soli: si può sempre contare su chi lavora al proprio fianco, su chi sa tendere una mano, incoraggiare, sostenere e condividere la fatica. È una solidarietà che nasce dalla vita vissuta insieme e che, giorno dopo giorno, trasforma un insieme di persone in una squadra e una squadra in qualcosa di ancora più forte: un equipaggio, quasi una grande famiglia».

XX Giochi del MEDITERRANEO

Poker d'ori per la Marina Militare

di Fabrizio Giannico



Quando il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella è arrivato al Castello Aragonese di Taranto, il pomeriggio del 21 agosto, i Giochi del Mediterraneo non erano ancora ufficialmente iniziati. Eppure, in quella scena, c'era già molto di ciò che avrebbe caratterizzato le settimane successive. Ad accogliere il Presidente della Repubblica Mattarella, insieme alle autorità civili e militari, per la Marina Militare c'era il Capo di Stato Maggiore ammiraglio di squadra Giuseppe Berutti Bergotto e l'ammiraglio di divisione Andrea Petroni, comandante del Comando Interregionale Marittimo Sud. Alle spalle del Castello il Mar Grande con la goletta Palinuro, di fronte, i rappresentanti di un Mediterraneo riunito a Taranto attraverso lo sport. È stata una delle immagini più significative della ventesima edizione dei Giochi, ma anche una fotografia particolarmente rappresentativa del rapporto tra la Marina Militare e la città. Il Castello Aragonese, infatti, è uno dei luoghi attraverso i quali la Forza Armata racconta da anni la propria presenza sul territorio. In quella giornata è diventato il punto d'incontro tra Marina, istituzioni e le delegazioni provenienti



dai Paesi partecipanti. Poche ore dopo, allo stadio Erasmo Iacovone, il Presidente della Repubblica ha dichiarato aperti i Giochi. Un momento al quale si è arrivati attraverso il lavoro di un'intera città e di una complessa macchina organizzativa, nella quale la Marina Militare ha svolto un ruolo di rilievo, così come dichiarato dall'ammiraglio Andrea Petroni, Comandante del Comando Interregionale Marittimo Sud (MARINASUD): «I XX Giochi del Mediterraneo hanno rappresentato un'opportunità straordinaria per Taranto e per l'Italia, un palcoscenico in cui la Città dei due Mari ha mostrato con orgoglio la propria vocazione mediterranea. La Marina Militare ha contribuito in modo decisivo, guidando con rigore e visione una cabina di regia che ha coordinato ogni attività nell'area di giurisdizione, garantendo ordine, sicurezza e continuità operativa. Nella base navale abbiamo accolto il "villaggio degli atleti" ospitato sulle due navi da crociera, offrendo alle 26 delegazioni presenti una cornice di sicurezza solida, discreta e impeccabile. Il Circolo Ufficiali è diventato punto di incontro per giornalisti provenienti da tutto il Mediterraneo, mentre il Castello Aragonese - illuminato dalla presenza del Presidente della Repubblica e impreziosito dall'ormeggio di nave Palinuro - si è confermato simbolo identitario e monumento iconico del territorio. Un plauso speciale va agli allievi e ai frequentatori della Scuola Sottufficiali di Taranto, protagonisti nelle cerimonie di apertura e chiusura dei Giochi: la loro disciplina, il loro entusiasmo e il loro senso di appartenenza hanno dato voce ai valori più autentici della Marina Militare. È stato, in ogni dettaglio, un



formidabile lavoro di Squadra». Per una Forza Armata, abituata a operare attraverso pianificazione, coordinamento e capacità di intervento in contesti complessi, la partecipazione a un evento internazionale di questa portata ha rappresentato un'occasione per mettere a disposizione del territorio un patrimonio di competenze e infrastrutture uniche. Il cuore di questo impegno è stato la Stazione Navale Mar Grande. All'interno è stato infatti realizzato il Mediterranean Village, una soluzione che ha rappresentato uno degli elementi più originali dell'organizzazione di Taranto 2026. Le navi da crociera Aroya e Romantika sono diventate il villaggio degli atleti, ospitando migliaia di componenti delle delegazioni dei 26 Paesi partecipanti. Per la Marina non si è trattato semplicemente di mettere a disposizione uno spazio. La presenza del Villaggio all'interno della base navale ha richiesto organizzazione, coordinamento e integrazione con le numerose realtà impegnate nella manifestazione. Per alcuni giorni, una parte della base navale ha assunto una funzione diversa da quella abituale. Le banchine, gli spazi e le infrastrutture della Marina sono diventati il punto di riferimento per una comunità internazionale composta da atleti, tecnici, accompagnatori e operatori. È stato un impegno che ha richiesto professionalità e capacità di adattamento, senza modificare la natura e le attività della Forza Armata. La Marina ha continuato a svolgere i propri compiti, affiancandoli alle esigenze straordinarie legate ai Giochi. È proprio in questa capacità di mantenere efficienza e continuità operativa, integrandosi in un grande



Una rappresentanza degli atleti italiani nel Mediterranean Village allestito nella Stazione Navale Mar Grande



La mascotte dei XX Giochi del Mediterraneo "Ionios" a bordo del CANAPOS della Sezione Velica di Taranto



dispositivo organizzativo, che si può leggere uno degli aspetti più importanti della partecipazione della Marina a Taranto 2026. Dietro le immagini delle navi trasformate in villaggio e degli atleti che attraversavano gli spazi della Stazione Navale c'è stato infatti il lavoro quotidiano del personale della Marina. Un lavoro fatto di preparazione, coordinamento e attenzione ai dettagli, indispensabile affinché un evento internazionale potesse convivere con la normale attività di una grande infrastruttura militare. Ma il contributo della Marina non si è limitato alla dimensione logistica. La Marina, del resto, ha vissuto i Giochi anche attraverso i propri atleti. Il **Gruppo Sportivo Marina Militare** (GSMM), gestito dall'**Ufficio Sport dello Stato Maggiore Marina**, il cui Capo Ufficio, capitano di fregata Andrea Baldrati, riveste anche la carica di presidente, rappresenta l'espressione attraverso la quale la Forza Armata sostiene e valorizza lo sport agonistico. Il Gruppo si articola in tre centri sportivi agonistici (CSA): Roma, Sabaudia e Luni, impegnati in 14 discipline sportive. Sono 70 gli atleti e 25 i tecnici che compongono il GSMM, un patrimonio sportivo che durante i Giochi del Mediterraneo ha trovato una vetrina particolarmente significativa. I "marinai sportivi" sono scesi in campo rappresentando l'Italia nelle diverse discipline, portando il risultato di percorsi costruiti attraverso anni di allenamento e sacrificio. Le medaglie conquistate dagli atleti con le stellette di tutto il comparto della Difesa hanno aggiunto alla presenza della Marina una



dimensione competitiva accanto a quella organizzativa. Anche la dimensione cerimoniale ha restituito alla Marina un ruolo di primo piano. Durante la cerimonia inaugurale e di chiusura allo stadio Iacovone, il picchetto d'Onore della Marina è stato parte dei momenti solenni dell'apertura, accompagnando il momento dell'alza e ammaina del tricolore e della bandiera del Comitato Internazionale dei Giochi del Mediterraneo. Dalla cerimonia al villaggio, dal Castello Aragonese alla Stazione Navale, la Marina è stata dunque presente. Ma c'è un elemento che li unisce tutti: il rapporto con il mare. Taranto è una città nella quale la presenza della Marina Militare non è soltanto una realtà istituzionale. È parte della storia, dell'economia, della cultura e dell'identità del territorio e delle sue genti. Per questo la partecipazione della Marina ai Giochi ha assunto un significato particolare. Quando le delegazioni hanno lasciato Taranto e le navi del Mediterranean Village hanno terminato il loro compito, la Stazione Navale è tornata alla propria quotidianità fatta di navi, equipaggi e mare. I Giochi sono rimasti nella memoria e nel cuore di tutti, la Marina, invece, ha continuato e continua il servizio verso le Istituzioni. È forse proprio qui che si trova il significato più autentico della partecipazione della Marina a Taranto 2026: esserci quando il territorio ha bisogno. Mettere le proprie competenze al servizio del Paese e continuare, anche attraverso un grande evento sportivo, a svolgere la propria missione a tutela degli interessi nazionali.

Medagliere Gruppo Sportivo Marina Militare

- Noemi Cesarano, com. I^a cl. : oro 1500 metri stile libero
- Gabriele Mancini, com. I^a cl. : oro 100 metri rana
- Gabriele Mancini, com. I^a cl. : oro 4x100 misti
- Noemi Cesarano, com. I^a cl. : oro 800 metri stile libero
- Gabriele Mancini, com. I^a cl. : argento 50 metri rana
- Francesco Gregori, com. I^a cl. : argento tiro con l'arco



Grazie GARIBALDI

Il 24 settembre 2026 nave Garibaldi è stata ceduta alla Marina Indonesiana e ridenominata KRI SRIWIJAYA-100

di Marco Guerriero con introduzione di Alessandro Busonero - foto di reperiario e Fabio Carella

«Babbo, babbo il Garibaldi è proprio bello, mi porti a bordo con te?» così, mia figlia Camilla quando aveva 4 anni (oggi ne ha 21!) e io ero parte dell'equipaggio di Nave Garibaldi. Con il resto della famiglia risiedevamo nel comprensorio abitativo adiacente la Stazione Navale Mar Grande di Taranto. Dal balcone di casa, Camilla riusciva a leggere il distintivo ottico della

nave dipinto sull'isola: il 551. La sola parte della nave ormeggiata visibile e comprensibile da un bambino anche da lontano. Un piccolo aneddoto che vuole essere testimonianza di come il Garibaldi, prima nave portaeromobili della Marina, è stata non solo la nave Ammiraglia sulla quale migliaia di marinai si sono avvicendati, ma anche un simbolo affettivo di tante famiglie e bambini che hanno vissuto con la nave un periodo indelebile

le della loro vita. Prima di dare la parola al comandante Marco Guerriero (capitano di vascello n.d.a.) quale comandante dell'ultima navigazione "italiana" ho voluto ricorrere all'instancabile opera di conservazione della memoria di cui il Notiziario della Marina (NdM) è patrimonio inestimabile della Forza Armata e, più in generale, della Cultura della Difesa. Correva l'anno 1985, nell'uscita di aprile il NdM

si presentava ai suoi lettori con la copertina dedicata al Garibaldi in navigazione. L'articolo d'apertura «Il Ministro della Difesa sen. Giovanni Spadolini, in visita a bordo all'incrociatore portaeromobili Garibaldi», 2 aprile 1985, l'occasione era «l'uscita in mare per l'accettazione ed il collaudo» nel mare Adriatico, al largo di Ancona. Presente, tra le varie personalità, il Capo di Stato Maggiore della Marina, amm. di sq. Vittorio Marulli e l'Amministratore Delegato di Fincantieri Rocco Basilio. Così la nave impostata il 26 marzo 1981 e varata il 4 giugno 1983 si avviava verso la consegna ufficiale alla Marina del 30 settembre dello stesso anno al molo Bersaglieri di Trieste. «Consegnato alla Marina Militare il Garibaldi, nuova ammiraglia della Flotta Italiana», così apriva l'edizione di ottobre 1985. [...] «La bandiera della Marina Militare prende il posto di quella della Marina Mercantile che ha accompagnato la Portaerei dal suo varo nel giugno

1983». Comandante della nave, il cap. di vascello Giorgio Capra. Tra le autorità presenti il Presidente del Consiglio dei Ministri, Bettino Craxi. «Madrina della cerimonia Flavia Garibaldi, ultima discendente dell'Eroe dei Due Mondi». [...] «Tanti auguri di vero cuore a te Nave Garibaldi ed al tuo equipaggio presente e futuro, per lunghissimi anni di navigazione su tutti i mari, sempre e comunque verso rotte contrassegnate da missioni di pace per il bene nostri e delle future generazioni.» Con queste parole, il capo furieri di 1ª classe scelto Mauro Mattetti, a nome dell'equipaggio chiudeva un suo intervento di «sensazioni vissute». Sono trascorsi 40 anni, 11 mesi e 25 giorni, 704.885 miglia nautiche, ovvero 17 volte il giro del mondo, dalla consegna della nave alla cessione ai colleghi marinai indonesiani. Grazie di cuore caro Garibaldi da parte di tutta la Marina, sei stato per tutti noi motivo d'orgoglio e

straordinaria crescita professionale. «Ci sono navigazioni che hanno una meta e altre che raccontano una storia. Quella che ha portato l'incrociatore portaeromobili Giuseppe Garibaldi da Taranto a Giacarta per la sua successiva cessione alla Marina Indonesiana, le incarna entrambe. Con un viaggio di 7.000 miglia nautiche durato oltre tre settimane, la nave ha attraversato il Canale di Suez, il Mar Rosso, lo stretto di Babel-Mandeb e l'Oceano Indiano, per poi spingersi attraverso lo Stretto di Malacca, oltre la linea dell'equatore, fino al mare di Giava. Luoghi lontani, quasi mitologici, per una navigazione fuori dall'ordinario. Ma questa non è una missione come le altre. Questo è l'ultimo viaggio, o meglio, l'ultima impresa di una nave che ha fatto la storia della Marina Militare: l'incrociatore portaeromobili Giuseppe Garibaldi! Chiunque abbia avuto il privilegio di pronunciare le parole "prora e poppa, molla e rientra" ne conosce



Mare del Nord, 2024: il Garibaldi in navigazione lungo le coste norvegesi durante l'esercitazione NATO Nordic Response

il più profondo significato. Lasciare il posto di ormeggio, la base navale che molti chiamano con affetto, casa, è un gesto che ogni membro dell'equipaggio vive con emozioni intense. Pronunciare quelle parole lo scorso 24 agosto, però, è stato diverso: salpavamo con la “sempre ammiraglia” dalla Stazione Navale Mar Grande per l'ultima volta. Poco prima della mezzanotte il Garibaldi ha risposto “Obbedisco” alla sua ultima chiamata, la sua ultima impresa, salpando come un eroe fiero e silenzioso verso l'estremo Oriente, salutando Taranto e l'Italia con il tricolore che ne illuminava il mitico “551” e i tradizionali tre fischi di tromba. La missione è stata inedita, così come l'equipaggio: oltre ai circa 260 uomini e donne della Marina Militare, a bordo c'erano 90 marinai indonesiani. Una “joint crew” decisiva per la riuscita dell'attività

di familiarizzazione per i colleghi di Giacarta. Culture e procedure diverse non sono state un ostacolo: la “fratellanza” di chi va per mare, lavorando e ridendo insieme, ha superato ogni barriera linguistica con slancio. Abbiamo salutato il Mediterraneo, transitato il Canale di Suez a quasi 25 anni dall'Operazione Enduring Freedom, e fatto rotta verso il Mar Rosso. Qui si è unita al viaggio la fregata Bergamini. La rassicurante presenza della nave italiana ci ha regalato un momento unico: la possibilità di riunire in plancia, per poche ore, un padre “garibaldino” con il proprio figlio imbarcato sul Bergamini. Una sorpresa ben riuscita che ha commosso tutti. Salutato il Bergamini nel Golfo di Aden, abbiamo affrontato l'Oceano Indiano. Dopo un “movimentato” benvenuto da parte dei monsoni



che soffiavano dalla Somalia, la navigazione del “Peppino” è proseguita in solitudine, con venti favorevoli e indimenticabili cieli stellati fino a Colombo. Ripreso il mare verso lo Stretto di Malacca, c'è stato poi spazio per un momento goliardico e significativo: più di 140 marinai hanno vissuto con emozione il tradizionale battesimo per il primo passaggio dell'equatore sotto lo sguardo e la benedizione di Nettuno. Il 18 settembre, dopo 26 giorni di mare, il Garibaldi è giunto nel porto di Giacarta, accolto dai vertici delle Forze Armate indonesiane. Un traguardo storico, vissuto con sentimenti contrastanti: da un lato la soddisfazione per la missione compiuta, dall'altro la malinconia per l'avvicinarsi dell'ormai ineludibile giorno del cambio di bandiera. Ognuno di noi ha vissuto i giorni successivi all'insegna delle “ultime volte”: le ultime guardie, l'ultimo pasto in “piazza Garibaldi” (chi c'è

stato, sa!), l'ultima notte in branda. Quei giorni sono stati vissuti come gli ultimi di una storia iniziata nel 1983, sentendo il privilegio e l'onore di esserne stati parte. Come comandante, l'ultimo (33esimo e il 35esimo) e il più longevo (29 mesi nell'incarico), le emozioni mi hanno travolto in due momenti particolari. Il primo è stato la conclusione dell'ultima manovra di ormeggio. L'ultima del Garibaldi ma anche della mia carriera. Al mio ultimo “pari ferma, barra al centro” ho guardato tutto il team della plancia e ci siamo lasciati andare a un abbraccio liberatorio. E chissà perché, abbiamo avuto improvvisamente bisogno di indossare occhiali scuri! La seconda emozione, uno dei ricordi più profondi della mia vita in Marina, l'ho provata durante l'ultimo ammaina bandiera. Il pomeriggio prima della cerimonia formale, sul ponte di volo del caro “Peppino” c'eravamo solo noi, gli ultimi 74

garibaldini. Tutto è nato per caso: il sole stava tramontando sull'ultimo giorno in Marina del Garibaldi, ho ordinato “ammaina bandiera” e tutti insieme, improvvisando, abbiamo cantato l'inno di Mameli. Questa volta non c'erano occhiali scuri a nascondere gli occhi lucidi che accomunavano anzianissimi e giovani al primo imbarco. Un momento intimo, che resterà solo nostro e di quelli che nei decenni si sono avvicendati (foto sopra). Il 24 settembre 2026 la nave è stata ceduta all'Indonesia, diventando KRI SRIWIJAYA-100 sotto la nuova bandiera a fasce bianche e rosse. L'ultimo equipaggio è sbarcato guardandosi indietro più volte per l'ultimo sguardo, l'ultimo selfie. Ma alla malinconia è subentrata una serena soddisfazione per aver assolto la missione, aver compiuto con successo l'ultima impresa e aver risposto, ancora una volta, “OBBEDISCO”! Marco Guerriero»

PAGINE digitalizzate

Biblioteca Centrale di Palazzo Marina:

avviato il progetto di catalogazione, digitalizzazione e metadatazione di testi a stampa, materiale grafico e cartografico.

di Valeria Tripodi, direttrice Biblioteca Centrale di Palazzo Marina - foto di Maurizio Flamini e Alessandro Busonero

“ Custodire il patrimonio librario non significa soltanto conservare i volumi e preservarli dalle incurie del tempo ma soprattutto garantirne la reperibilità sia per lo studio del patrimonio stesso sia per la loro relativa fruizione e valorizzazione ”



La Marina Militare, ha intrapreso l'ambizioso progetto di catalogazione, digitalizzazione e relativa metadattazione di testi a stampa, materiale grafico e cartografico in dotazione alla Biblioteca Centrale di Palazzo Marina, alla Biblioteca dell'Accademia Navale di Livorno e alla Biblioteca di Maristudi di Venezia. Tale progetto si è reso indispensabile poiché custodire il patrimonio librario non significa soltanto conservare i volumi e preservarli dalle incurie del tempo ma soprattutto garantirne la reperibilità sia per lo studio del patrimonio stesso sia per la loro relativa fruizione e valorizzazione. Mentre la catalogazione assegna al volume un'identità specifica collocandolo nell'universo bibliografico, la digitalizzazione è in grado di proteggerlo e aprire nuove strade alla ricerca. Nel progetto, avviato nel mese di gennaio 2026, rientrano circa quattromila volumi su un totale di cinquantamila custoditi presso la Biblioteca di Palazzo Marina e il progetto ha avuto inizio proprio da quelli più antichi. Le sorprese sono emerse sin da subito, le dottoresse esperte in catalogazione sono rimaste colpite dalla ricchezza del patrimonio librario e cartografico della Marina ma soprattutto dai pezzi unici che custodiamo solo noi sul territorio nazionale. Tra atlanti, carte nautiche e portolani possiamo addentrarci nelle nuove scoperte. Possiamo sostenere che il **testo più antico della nostra collezione** è un incunabolo (uno dei primi testi stampati a caratteri mobili pubblicati prima dell'anno 1501), il primo trattato medievale di astronomia dato alle stampe: il ***De Sphaera mundi*** del matematico Giovanni Sacrobosco datato 1478. Prima



di questo progetto non era stato possibile affermarlo con certezza poiché la data di edizione non è presente sul nostro volume, data che troviamo invece nell'edizione custodita in altre biblioteche sul territorio nazionale. Sul frontespizio di un altro volume emerge la meravigliosa ancora aldina: un delfino che circonda un'ancora - foto a sinistra. La marca tipografica più ricercata dai collezionisti, quella del celebre editore veneziano Aldo Manuzio colui che rivoluzionò il mondo della tipografia. Il volume in questione consta di testi in latino di vari autori antichi e reca la data del 1518. Una preziosa edizione, unica in Italia, è quella della ***Cosmografia universale del cartografo tedesco Sebastian Münster*** pubblicata nel 1592, con una legatura in pelle sulla quale sono impressi elementi vegetali, le quattro virtù cardinali e gli apostoli. Passiamo alla prima edizione dell'opera pubblicata nel 1613 (foto in basso) dal famoso Galileo Galilei, è emozionante pensare che il testo venne stampato quando lo scienziato era ancora in vita, la Istoria e dimostrazioni intorno alle macchie solari e loro accidenti nella quale delineava la sua nuova immagine eliocentrica del mondo. Custodiamo anche un volume appartenuto ad un Papa. L'autore, il cavalier Giovanni Aldini, omaggia papa Leone XII nell'anno della sua elezione, il 1823, con suddetto volume poi acquistato sul mercato antiquariale. È un saggio di osservazioni sui mezzi atti a migliorare la costruzione e l'illuminazione dei faro pubblicato a Milano. Il pezzo più pregiato rimane il libro più grande e costoso del XVII sec.: l'***Atlas Maior o Atlante Maggiore*** del cartografo olandese Joan Blaeu, i suoi undici volumi pubblicati ad Amsterdam nel 1662 sono corredati da meravigliose illustrazioni dei continenti colorate a mano. L'ultima scoperta, invece, chiarisce la provenienza rilevante di alcuni volumi i quali appartenevano alla famiglia Boncompagni, un'importante famiglia nobiliare italiana. Lo sappiamo con certezza poiché è presente sul frontespizio e sulla copertina lo stemma della famiglia: un drago. Ascoltiamo dalla voce stessa di Flavia Santachiara, foto pagine a sinistra, dottoressa in Studi storico-artistici e studentessa della Scuola di Specializzazione Beni Archivistici e Librari, e di Lucia D'Alessandro, dottoressa in Archivistica e Biblioteconomia, le emozioni che questo progetto è riuscito a far emergere. “Da gennaio di quest'anno siamo state coinvolte nel progetto di catalogazione e digitalizzazione del patrimonio della Biblioteca di Palazzo Marina, che proseguirà fino al 2027. Non potremmo esserne più entusiaste: noi, come tutti gli studenti di biblioteconomia, sognavamo un'occasione del genere! Giorno dopo giorno, abbiamo l'opportunità irripetibile di maneggiare volumi unici e di inestimabile valore, che siano incunaboli o rarissime settecentine. Immaginate la nostra emozione quando, in un sotto scaffale della biblioteca, abbiamo ritrovato le “Ephemerides magistri Johannis de Monte Regio 1494-1506” un volume che non riportava la data ma solo questi due estremi temporali e quindi ritenuto stampato dopo il 1506, invece da un attento studio risulta essere del 1492, andando così ad arricchire la collezione di incunaboli di Palazzo Marina. L'esperienza ci ha riempito di gioia e ci ha permesso di comprendere a fondo quanto siamo fortunate a poter applicare nella pratica tutte le nozioni acquisite dopo anni di studio. E' un vero onore partecipare così attivamente alla valorizzazione di un pezzo di patrimonio culturale della nostra Nazione che la Marina custodisce con cura”.





Nuova sala conferenze a PALAZZO MARINA

“La capacità di innovare risiede nel saper preservare, valorizzare e reinterpretare il patrimonio artistico-culturale che la storia ha consegnato al nostro tempo”

di Luigi Ciriello, Capo 1° Sezione del 4° Reparto Infrastrutture e Logistica

A quarant'anni dall'ultimo intervento strutturale di rilievo, la storica “sala cinema” dello Stato Maggiore della Marina si rifà il “look” e si rinnova completamente, trasformandosi in uno spazio multifunzionale di ultima generazione, concepito per ospitare conferenze, briefing, attività formative ed eventi istituzionali. Situata al “piano nobile” di Palazzo Marina, in una posizione angolare di particolare pregio lungo il corridoio della biblioteca e affacciata con tre balconi sul “cortile d'onore”, l'area interessata dall'intervento custodisce un prezioso frammento del patrimonio artistico-culturale della Marina. Allestita nel 1928 dall'artigiano veneziano Umberto Bellotto come sala esami, essa rappresentava uno degli ambienti più caratteristici del complesso monumentale. Nel 1986 lo spazio fu riconvertito in sala cinema con una capienza di 58 posti a sedere, adeguandosi alle esigenze dell'epoca. Nel corso dei decenni successivi, tuttavia, il progressivo accumularsi di impianti, apparecchiature e soluzioni tecniche stratificate ha finito per alterare in parte l'equilibrio architettonico originario degli ambienti circostanti. Tra gli interventi che maggiormente avevano

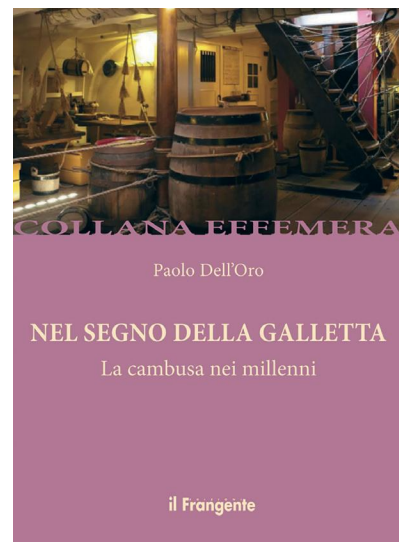
inciso sulla fruibilità degli spazi vi era la realizzazione di una voluminosa cabina di proiezione in pannelli di legno, lunga circa dieci metri, che occupava gran parte del corridoio sud. Il progetto di riqualificazione ha così previsto un refitting integrale della sala, oggi completamente rinnovata sotto il profilo architettonico, funzionale e tecnologico nonché il recupero del corridoio adiacente. La nuova configurazione ha dunque consentito un ampliamento del numero dei posti a sedere, portando a 68 il numero di sedute e assicurando un innalzamento generale del livello di comfort, con l'introduzione di: postazioni ergonomiche comprensive di tavoletta scrittoio a scomparsa, cinque postazioni dedicate per il personale conferenziere, un accesso facilitato per il personale portatore di disabilità, una moderna regia interna e impianti tecnologici completamente aggiornati. Sono stati inoltre realizzati nuovi sistemi antincendio conformi alle più recenti normative di sicurezza e ripristinata un'importante apertura destinata alle vie di uscita, migliorando sensibilmente gli standard di protezione e gestione delle emergenze. L'intervento ha rappresentato una sfida sia sotto il profilo

contrattuale sia sotto quello logistico e organizzativo. Dalla fase di progettazione e affidamento fino alla consegna finale dell'opera è trascorso poco più di un anno, un arco temporale contenuto considerando la natura degli interventi e il contesto storico-architettonico in cui essi si sono sviluppati. La realizzazione e la messa a punto dell'opera sono state rese possibili grazie alla stretta collaborazione tra il personale del 4° Reparto dello Stato Maggiore Marina, dell'Ufficio Generale Centro di Responsabilità Amministrativa della Marina (MARIUGCRA) e quello della Direzione del Genio di Roma. Pensata con uno sguardo rivolto al futuro, la nuova infrastruttura rappresenta una sintesi di efficienza, innovazione e sostenibilità. L'impiego di materiali di ultima generazione si integra in maniera armoniosa con il contesto storico e con le soluzioni progettuali adottate: la peculiare copertura “a palpebra” garantisce condizioni ottimali sia dal punto di vista acustico sia da quello illuminotecnico, mentre i sistemi meccanici e l'apparato audio-video incorporano tecnologie tra le più avanzate oggi disponibili, assicurando elevati standard di qualità. La nuova “sala conferenze” di Palazzo Marina diventa così il simbolo di una visione progettuale capace di coniugare memoria e tecnologia. Non soltanto una risposta alle esigenze del presente, ma un investimento per il futuro: uno spazio dinamico e sostenibile, che conferma come la capacità di innovare risieda anche nel saper preservare, valorizzare e reinterpretare il patrimonio artistico-culturale che la storia ha consegnato al nostro tempo.



Maniglia in bronzo dorata a forma di cavalluccio marino realizzata dal Maestro veneziano Umberto Bellotto

Nel segno della galletta – La cambusa per millenni di Paolo dell’Oro

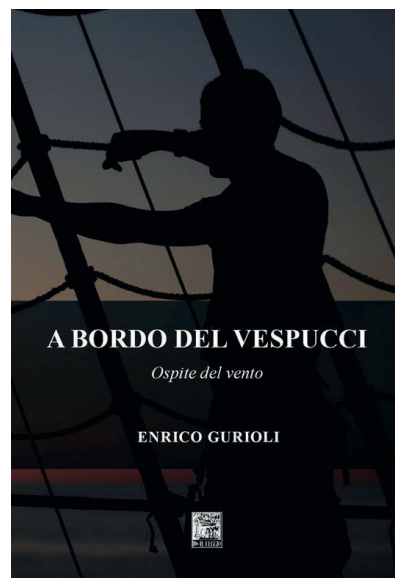


Editore: Il Frangente, 2016
Autore: Paolo dell’Oro
Pagine: 224 con illustrazioni in bianco e nero
Costo: 19 Euro

Dietro la rappresentazione dei grandi velieri nei quadri antichi con le vele gonfie di vento, mare agitato e orizzonti sconfinati si nasconde una realtà concreta: uomini che navigavano per mesi, a volte anni. Ma cosa mangiavano gli equipaggi? Paolo Dell’Oro trasforma la cambusa in una lente attraverso cui rileggere quattro millenni di storia navale. È un racconto che salpa con le imbarcazioni degli Egizi e dei Fenici fino ai transatlantici del Novecento, spingendosi persino a lambire l’alimentazione a bordo delle navicelle spaziali. Un’estensione che sorprende ma ha senso: il problema di nutrire un equipaggio isolato dal mondo non è cambiato nella sostanza. Ricostruisce un mondo fatto di rifornimenti d’acqua potabile imbevibile dopo settimane in botti di legno, di alimenti freschi che si deterioravano in pochi giorni, di equipaggi costretti a inventarsi soluzioni per sopravvivere a traversate che potevano durare mesi senza un solo approdo. L’autore cita Strabone, che nella sua “Geografia” raccontava già dello scorbuto: un indizio per ipotizzare come devastanti malattie fossero presenti ben prima del Cinquecento, l’epoca in cui, con le rotte delle scoperte geografiche, il mare diventò il peggior nemico dei marinai in navigazione, decimandone gli equipaggi. Il cuore simbolico del libro è un aneddoto che gli dà il nome: i fornai della Serenissima Repubblica di Venezia producevano la galletta, inattaccabile dalla calandra, l’insetto che divorava le provviste. Nel 1821 fu ritrovato un biscotto ancora commestibile, abbandonato a Candia dai veneziani nel lontano 1669. Centocinquant’anni di attesa, e quella galletta era ancora lì, testarda e intatta. Un mix accattivante e che incuriosisce tra rigore della ricerca storica, fonti classiche, riferimenti a Plinio il Vecchio, la documentazione d’archivio, e la scorrevolezza di una narrazione che resta impressa come quella galletta veneziana: simbolo perfetto della caparbia umana nel resistere al tempo e alla fame.

A bordo del Vespucci, ospite del vento” di Enrico Gurioli

La Nave Scuola Amerigo Vespucci non è solo uno straordinario patrimonio marinairesco, storico, culturale dell’Italia e della Marina Militare, ma appartiene anche agli equipaggi che vi hanno navigato. Un’invisibile cima unisce – per la vita – chi vi ha servito, imparato a conoscere il mare e il vento e chi senza accorgersene ne è divenuto testimone della sua stessa e quasi centenaria vita. “Sul Vespucci ho navigato gli Oceani compiendo quattro Campagne d’istruzione e sento la nave parte del mio animo. incontrai Enrico, l’autore, nel 2004 a bordo. Ero il suo tutor per gli aspetti di comunicazione dove a piccoli passi feci conoscere il veliero nelle sue tante sfaccettature. Oggi, dopo aver letto la sua ultima opera editoriale percepisco che Enrico ha vissuto appieno la sua esperienza a bordo e la porta nel cuore. Le pagine del libro toccano l’anima di chi a bordo c’è stato ed ha imparato dal mare e dal vento. Le stesse pagine faranno comprendere anche a chi mai è salito a bordo, cosa significhi navigare sul Vespucci e che la nave ha un’anima. Dal 1931 il Vespucci compie la missione per cui è stato concepito: insegnare il mare”. L’autore traduce la geografia fisica del Vespucci in geografia umana: gli ufficiali a poppa, i nocchieri e sottufficiali a prora, i motoristi sottocoperta. Ogni spazio diventa altrettanti mondi sociali, ciascuno depositari di un ruolo, una gerarchia, un sapere tramandato. Racconta la vita di bordo come flusso continuo, non come sequenza di mansioni. Nella cronaca minuta di una giornata di bordo, l’autore afferma che il tempo “non si divide tra mattina e pomeriggio: scorre senza interrompersi”, la sveglia “non chiama, prende”. Le guardie “non si sommano, si consumano”. Il tempo, in queste pagine, “non scorre in avanti come normalmente accade in un racconto: si accumula, si stratifica, torna su sé stesso”. Gurioli si dichiara “ospite del vento”: non finge di essere uno dell’equipaggio. Restituisce lo sguardo di chi osserva da vicino e con rispetto la realtà operativa, il senso profondo di ciò che l’imbarco sul Vespucci rappresenta per generazioni di allievi e di giovani che scelgono il mare.



Editore: Il Leggio
Autore: Enrico Gurioli
Pagine: 67
Costo: 16,06 Euro



Scarica il nostro
 documento informativo
 sul Sistema Centralizzato
 Alta Pressione!

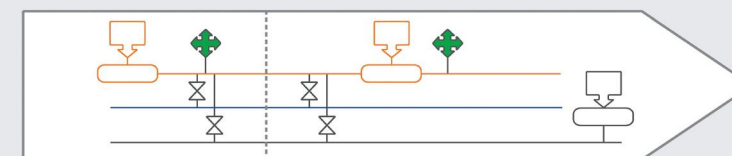


Vantaggi del Sistema Centralizzato aria compressa ad Alta Pressione

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

- Investimento di capitale
- Logistica
- Manutenzione

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



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

Nave di nuova generazione con Sistema Centralizzato	Nave con vecchio sistema aria compressa
4 x 80 m³/h raffreddati ad acqua con membrana @ 350 bar	2 x 60 m³/h raffreddati @ 30 barg
1 x 30 m³/h @ 330 barg motocompressore Diesel	4 x compressori a mano d'emergenza
	2 x compressori a vite bassa pressione 350 m³/h @ 8 barg
	2 x compressori aria respirabile 15 m³/h @ 330 barg
	2 x compressori portatili aria respirabile 15 m³/h @ 330 barg
	2 x compressori per sistema combattimento 30 m³/h @ 330 barg

Indovinate quale sistema è meno oneroso da operare e mantenere?

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



5000 series

Sauer Compressori Srl

Via Santa Vecchia 79
 23868 Valmadrera (LC)

PHONE + 39 0341 550623
 FAX + 39 0341 550870

E-MAIL commerciale@sauercompressors.it
 WEB www.sauercompressors.com/it

