



NOTIZIARIO della MARINA

Anno LXXII Luglio - Agosto 2026 € 3,00



Seguici sui nostri canali social

Linktr.ee



passaparola...
leggi il Notiziario della Marina

«Sempre più storyteller e un po' meno reporter»



Affezionati lettori e lettrici,

«Onori a dritta gente in coperta». Le sezioni dell'equipaggio e degli allievi ufficiali sono schierate. Il nostromo con una mano al berretto saluta militarmente e con l'altra tiene il fischietto per i trilli del cerimoniale navale. Il

comandante saluta dalla plancia, gli altri ufficiali dai posti di manovra lungo la coperta della nave.

Un po' d'immaginazione e anche noi possiamo ritrovarci a bordo della nave scuola Amerigo Vespucci a navigare sul fiume Hudson alla Sail4th 250 International Naval Review of tall ships celebrates America's birthday, così si è celebrato a New York il 4 luglio, il 250° anniversario dell'indipendenza americana. La Marina Militare era presente con il Vespucci alla Operation Sail 1976 per il Bicentenario e a distanza di 50 anni, nel 2026, è ancora l'icona dell'Italia. Il Vespucci è l'undicesima nave di oltre 40 velieri in rappresentanza di decine di Paesi. Superfluo dire che il Vespucci fa battere il cuore d'orgoglio non solo agli italiani, ma anche agli oltre 17 milioni di italo-americani. Con questo evento internazionale apriamo il numero di luglio-agosto del Notiziario della Marina.

La cultura marittima raccontata dalle nostre pagine vuol essere un omaggio alla tradizione marittima americana e ai legami di amicizia tra le nazioni. Per l'occasione, anche il Notiziario della Marina era presente con lo **SPECIAL ISSUE AMERIGO VESPUCCI WORLD TOUR 2023 – 2025**, la traduzione in inglese dello speciale "Giro del mondo Nave Vespucci 2023-2025".

Un'estate calda quella 2026, ma la temperatura dei nostri termometri non è la sola ad essere salita. Lo è infatti la situazione del contesto geopolitico e del dinamismo geostrategico complesso che stiamo vivendo. In tutto ciò ci sono però dei punti di riferimento come l'impegno dell'Italia e della Marina Militare nel contribuire, in



In primo piano il Corsaro II

seno alle organizzazioni di riferimento alla promozione e salvaguardia della sicurezza e della stabilità, nonché alla tutela degli interessi nazionali.

In questa estate la Difesa attraverso la Marina Militare ha fornito i Force Commander in mare di due operazioni di sicurezza marittima dell'UE: Irini nel Mediterraneo ed Aspides, con il suo focus nel Mar Rosso meridionale e parte occidentale del Golfo di Aden. A ciò si è aggiunto, nel Mediterraneo, il Comando permanente dell'Operazione **EUNAVFOR MED IRINI** a livello operativo con un ammiraglio Italiano – presso il quartier generale a Roma – quello operativo/tattico dell'Operazione Mediterraneo Sicuro e Fondali Sicuri per la sorveglianza e la protezione delle infrastrutture critiche nazionali di rilevanza strategica nel dominio underwater. In questo numero abbiamo chiesto ai Force Commander in mare e al Comandante dell'Operazione Eunavformed Irini di darci la loro testimonianza con un punto di situazione che ci faccia comprendere lo sforzo in termini di mezzi ed equipaggi che la Marina mette in mare per la sicurezza collettiva. Passo - come da tradizione - l'annuale «punto nave» del Notiziario. Nel luglio del 2021, «assunsi la guardia in plancia» di questa rivista giornalistica promuovendo la Cultura della Difesa e la marittimità dell'Italia. «L'inizio di una nuova rotta» così scrivevo nell'editoriale di 60 mesi fa. Dopo il quinto anno di navigazione, «agguantiamo» e manteniamo la rotta della comunicazione con i nostri affezionati lettori e lettrici nonostante le sofferenze negli organici della F.A. producano i loro effetti anche nella nostra piccola ma ormai ben roduta redazione.

In questo ultimo anno, un aspetto tecnico e significativo allo stesso tempo mi ha spinto ad un cambio di approccio nel comunicare: la componente narrativa.

Per dare una misura di quanto fatto insieme, cito uno stralcio del **RAPPORTO ASCAI MEDIA TRENDS 2025** dell'Associazione per lo sviluppo della comunicazione aziendale in Italia (ASCAI) che rispecchia ciò che il Notiziario della Marina è diventato oggi, sempre più storyteller e non solo mero reporter: "Oltre 84% degli intervistati ritiene fondamentale una specifica capacità di "narrazione" da parte del comunicatore. Gli elementi qualificanti dello storytelling riguardano l'utilizzo di più immagini (32%) e una grafica più creativa (32%). Anche in questo caso va sottolineato che l'ambito di profondo rinnovamento si porta dietro un elemento costante che riguarda il richiamo ai simboli identitari dell'organizzazione (19%)".

Per questo la redazione diventa sempre più «inviata sul pezzo» per seguire i colleghi marinai e raccontare in - presa diretta - con i reportage la loro professionalità e le loro emozioni.

Tra gli obiettivi vi è la sensibilizzazione alla conoscenza del Notiziario della Marina non come semplice rivista

giornalistica dove poter ritrovare la foto del collega o l'approfondimento d'interesse. L'ambizione è più alta: far sì che ogni lettore/cittadino, in particolare i colleghi marinai ma anche le famiglie, siano consapevoli dello strumento di comunicazione che hanno tra le mani, davanti al monitor del pc o dello smartphone.

Piace riportare un episodio dei tanti che gratifica il lavoro di redazione e ci dà conto dell'interazione tra rivista e lettori. La lettera di "ringraziamento e buon vento" di Giovanna e Giuseppe Musumeci genitori di Francesco allievo maresciallo 2ª classe alla Scuola Sottufficiali e creators fotografico della Marina il cui scatto è stato scelto per la copertina della scorsa uscita.

"E' con immenso orgoglio e profonda commozione che abbiamo ricevuto la Vostra lettera e la copia del Notiziario della Marina di marzo-aprile 2026.

Vedere le foto realizzate da nostro figlio Francesco, in prima copertina su una rivista così prestigiosa è per noi una gioia indescrivibile, nonché la conferma della bontà del percorso che sta intraprendendo presso la Scuola Sottufficiali di Taranto.

La fotografia rappresenta per Francesco un'innata passione. Siamo profondamente orgogliosi della sua scelta di vita e dell'impegno quotidiano volto ad una preparazione di altissimo livello. E' per lui un grande privilegio poter mettere le proprie competenze al servizio del Paese, ispirandosi ai valori di lealtà e attaccamento alle istituzioni che la Marina Militare trasmette con dedizione ai propri allievi.

Vi ringraziamo di cuore per l'attenzione, la sensibilità e le splendide parole che avete riservato a Francesco. Seguiremo sicuramente con grande interesse le vostre pagine e le attività della Marina Militare, a cui ci sentiamo da oggi ancora più vicini.

Ricambiando l'augurio, auguriamo a tutta la Redazione un buon lavoro e ... sempre vento in poppa!

Nel prossimo numero di settembre-ottobre, tra gli approfondimenti: il XV Trans-Regional Seapower Symposium, dedicato al tema "From Regional Waters to Global Influence: Generating Effects across the Midland Seas of the World".

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.

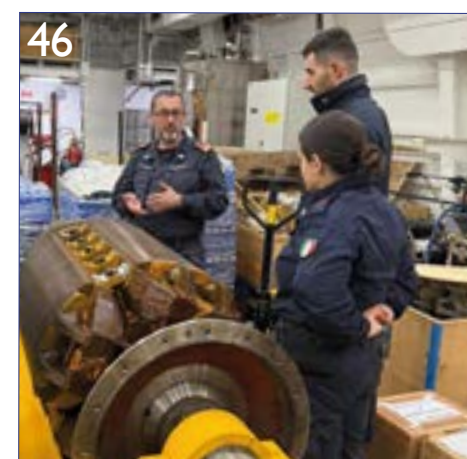
Informazioni e abbonamenti

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:
21 luglio 2026
marina.difesa.it



PRIMA DI COPERTINA

Il Vespucci con il Gran Pavese issato fa ingresso a New York - foto Maurizio Lapera

QUARTA DI COPERTINA

Argentario, il Chaplin dello Sport Velico Marina Militare con il suo equipaggio - foto Marco Solari



Sommario

Luglio - Agosto 2026

- 2 **L'editoriale** del Direttore
- 6 **Un viaggio tra diplomazia e identità nazionale** di Ettore Maria Colombo
- 8 **Il Vespucci a New York** di Tommaso Magenes
- 14 **Nastro Rosa Tour** di Lia Pasqualina Stani
- 18 **Operazione Mediterraneo Sicuro** di Davide Da Pozzo
- 22 **Noble Shiled deterrenza e cooperazione** di Cristian Nardone
- 26 **Irini la task force 464** di Andrea Bielli
- 30 **Nel Mediterraneo l'Europa ritrova la sua rotta** di Marco Casapieri
- 34 **Cacciatori di mine** di Cristo Salvatore Traetta
- 36 **Ecogoniometrista a bordo del cacciamine** di Cristiano Cicalini
- 40 **Operazione Gabinia: la nostra esperienza** di Benedetta Maria Cordopatri
- 44 **Poligono di degauassing** di Paolo Carini
- 46 **Capo Componente Energia** di Fabrizio Giannico
- 50 **Simposio: temi sfide e prospettive** di Antonio Miglietta
- 52 **Vele d'epoca e formazione** di Alessandro Busonero
- 58 **Restaurati due Claudus del Vespucci** di Alessandro Busonero e Maria Cristina Lanza
- 62 **Circolo Ufficiali «Vandone»** di Giorgia Caminiti
- 64 **Consigli di lettura**

Un viaggio tra diplomazia e **IDENTITA'** **NAZIONALE**

«*Il Vespucci è diventato ambasciatore itinerante del Paese, capace di unire promozione culturale e dialogo tra nazioni*»

di Ettore Maria Colombo*

Il profilo elegante della nave, le vele pronte a spiegarsi, il distacco lento dalla banchina. Dal Porto Antico di Genova, l'Amerigo Vespucci è tornata a solcare il mare, salutata da cittadini e appassionati della Marina Militare e delle Forze armate. Il 9 maggio è partito, da Genova, non casualmente in occasione del 97esimo Raduno nazionale degli Alpini, la nuova missione internazionale della nave scuola della Marina Militare: il "Tour Mondiale Amerigo Vespucci – Campagna in Nord America 2026". Un viaggio che ha portato la nave simbolo dell'Italia in diversi porti del continente nord-americano e nell'ambito delle iniziative legate ai 250 anni dell'indipendenza degli Stati Uniti.

Il progetto è promosso dal Ministero della Difesa e dalla Marina Militare, sotto la produzione di Difesa Servizi Spa. E l'obiettivo era chiaro: **raccontare all'estero l'identità italiana, intrecciando cultura, tradizione, capacità industriale.**

Accanto alla dimensione istituzionale, il tour ha assunto, però, sin da subito, anche un valore simbolico. Il Vespucci

è, infatti, diventato ambasciatore itinerante del Paese, capace di unire promozione culturale e dialogo tra nazioni in un momento molto particolare all'interno delle relazioni – politiche, diplomatiche e geopolitiche – tra Italia e Usa.

Un momento, cioè, per nulla facile, anzi: a volerla dire tutta, molto difficile. Infatti, come si sa, in questi mesi, le relazioni personali tra il presidente Trump e il presidente Meloni, come pure quelle diplomatiche tra Usa e Italia, hanno raggiunto il punto più basso, nel corso di ottant'anni di Storia, cioè dalla fondazione del Patto Atlantico (1949). E anche se, proprio all'ultimo vertice Nato di Ankara, che si è tenuto a metà luglio, si è potuto registrare, per fortuna, il sostanziale miglioramento di rapporti politici e personali, lo stesso viaggio del Vespucci nel continente americano è stato, per alcune settimane, in forse. Per fortuna, alla fine, ha prevalso la sapiente e antica diplomazia italiana che ha voluto tener fede, anche grazie all'opera di mediazione messa in campo dallo stesso ministro alla Difesa, Crosetto, alla storia, e all'attualità, di rapporti politico-diplomatici che travalicano, giustamente, incomprensioni del momento.

All'importante iniziativa – il nuovo tour di nave Vespucci – partecipano, però, anche altri e diversi ministeri italiani, tra cui il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, il Ministero delle Imprese e del

Made in Italy, il Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste, il Ministero della Cultura e il Ministero del Turismo, insieme a molti altri dicasteri. La campagna e il tour Vespucci in Nord America 2026, dunque, si inserisce nelle celebrazioni per il 250° anniversario dell'indipendenza degli Stati Uniti. E, in tale contesto, la nave ha toccato diversi e importanti porti Usa, diventando punto di riferimento per eventi, incontri e iniziative legate alla presenza italiana all'estero. Un viaggio che ha unito formazione, rappresentanza e racconto del Paese, affidato a una delle navi più iconiche al mondo. E così, la "Signora del mare" ha sfilato davanti alla Statua della Libertà (del resto, fra simboli mondiali ci si intende). La nave orgoglio della nostra marineria, l'Amerigo Vespucci, ha infatti reso omaggio all'emblema iconico degli Stati Uniti nel 250° anniversario dell'indipendenza. Un "quattro luglio" che, a New York, è stato salutato con una storica parata sul fiume Hudson, dove il Vespucci spiccava per la sua bellezza, fra gli altri, 40 velieri provenienti da tutto il mondo. "Oggi non siamo solo la Marina, oggi siamo l'Italia", ha detto, quel giorno, il suo comandante, il capitano di vascello Nicasio Falica, raggiunto nella metropoli statunitense anche da una folta delegazione istituzionale del Comune di Genova, guidata dalla sindaca Silvia Salis e dall'assessora al Turismo e Commercio Tiziana Beghin, nell'ambito del progetto "Da Genova a New York". Una missione che si è conclusa fino all'8 luglio proprio per rafforzare i legami con gli Stati Uniti e anche per promuovere la città come meta turistica e polo di attrazione per investimenti e imprese. Ma, appunto, la 'missione' del Vespucci ha avuto, mai come questa volta, una dimensione diplomatica e anche politica internazionale.

Il successo e l'entusiasmo, incontrovertibili e certificati, che nave Vespucci, orgoglio della Marina Militare e dell'Italia, ha riscontrato negli States hanno fatto sentire, ai cittadini americani, che l'Italia 'c'è' e ha un cuore caldo e pulsante. Anche quando, come purtroppo è successo quest'anno, non ha preso parte ai Mondiali di Calcio, che proprio negli Usa, oltre che in Messico e Canada, si sono giocati ed effettuati. Come sempre, come già è successo, cioè, nel glorioso Tour Mondiale di Nave Vespucci, che si è svolto nel 2023-2025, "la nave più bella del Mondo" ha dimostrato, ancora una volta, ove mai ve ne fosse bisogno, che l'Italia è capace e orgogliosa di esportare le sue Bellezze e tipicità nel Mondo. Perché, appunto, la 'diplomazia' non si costruisce solo con i rapporti 'diplomatici' tra gli Stati, ma anche con la propria Bellezza, il proprio Orgoglio, le proprie eccezionali qualità. Quelle che nave Vespucci rappresenta da quasi un secolo.

*Giornalista, consigliere ministro della Difesa



SAIL4th 250

Il Vespucci a New York

«Oggi non siamo solo Marina Militare, non solo Difesa, oggi siamo Italia: un pezzo d'Italia che abbiamo portato qui negli Stati Uniti per celebrare valori in cui crediamo e che difendiamo, in primis libertà, democrazia e dialogo internazionale»

di Tommaso Magenes

Le prime luci del 4 luglio 2026 illuminano il ponte di coperta della nave scuola Amerigo Vespucci mentre, all'orizzonte, lo skyline di New York si fa sempre più nitido. L'equipaggio è schierato, le vele sono pronte, gli ultimi

preparativi conclusi. Tra poche ore il veliero della Marina Militare entrerà nel porto della Grande Mela per prendere parte a SAIL4th 250, la parata internazionale di Tall Ship organizzata in occasione del 250° anniversario dell'Indipendenza

degli Stati Uniti d'America. È un momento atteso e preparato con rigore, nel quale ogni marinaio sa di rappresentare non soltanto la Marina, ma l'intero Paese. Poco prima dell'ingresso in porto, il comandante, il capitano di vascello



Nicasio Falica, riunisce l'equipaggio sul ponte e sintetizza il senso della giornata: «SAIL4th 250, 4 luglio, era questo l'obiettivo, l'elemento centrale della campagna: siamo qui per l'Indipendenza degli Stati Uniti, per celebrarla e onorarla. Questa è una nave che prende e una nave che dà, trasmette ma pretende. Oggi andiamo a porgere il nostro saluto a un Paese amico, gli Stati Uniti d'America, per una celebrazione molto importante e significativa. Saremo con il personale schierato, con le vele aperte, a fare quello per cui ci siamo preparati: saluteremo loro, renderemo gli onori e, allo stesso tempo, prepariamoci fieri e orgogliosi a raccogliere il loro saluto, la loro ammirazione per quello che questa Nave rappresenta, da quasi un secolo, per quello che il nostro Paese è. Oggi non siamo solo Marina Militare, non solo Difesa, oggi siamo Italia: un pezzo d'Italia che abbiamo portato qui negli Stati Uniti per celebrare valori in cui crediamo e che difendiamo, in primis libertà, democrazia e dialogo internazionale».

Pochi minuti dopo, il Vespucci fa il suo ingresso nelle acque di New York. Il personale è schierato lungo le murate, il tricolore accompagna la navigazione e la nave scuola rende omaggio agli Stati Uniti nel giorno della loro festa nazionale. Per la nona volta nella sua storia il veliero raggiunge la città americana, dove approdò per la prima volta nel 1933 al termine della sua prima traversata atlantica, confermando un rapporto che abbraccia quasi un secolo di storia e di amicizia tra Italia e Stati Uniti.

Proveniente da Baltimora, prima tappa americana del Tour Mondiale - Campagna in Nord America 2026, nave Vespucci sfila insieme a navi a vela provenienti da tutto il mondo, portando nel cuore della baia di New York il saluto della Marina Militare e dell'Italia. A bordo, insieme all'equipaggio, gli allievi ufficiali della prima classe dell'Accademia Navale, 4 frequentatori dell'Accademia militare di Modena e 4 allievi ufficiali greci, impegnati in un'esperienza addestrativa e formativa che unisce mare, disciplina, tradizione e spirito di equipaggio.

Dopo la parata, la nave ormeggia al Pier 86, presso l'Intrepid Sea, Air &



Il Capo di Stato Maggiore della Marina accoglie a bordo il Sottosegretario alla Difesa Matteo Perego di Cremona

Space Museum, diventando punto d'incontro per istituzioni, rappresentanti del Sistema Italia, comunità italiana e pubblico internazionale. L'agenda della sosta newyorkese vede alternarsi tanti appuntamenti istituzionali. Numerose anche le autorità accolte sul ponte del Vespucci, tra cui il Sottosegretario alla Difesa, Matteo Perego di Cremona, in rappresentanza del Ministro della Difesa Guido Crosetto; il Ministro per lo Sport Giovanni Andrea Abodi; il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio di squadra Giuseppe Berutti Bergotto; il Comandante Generale dell'Arma dei Carabinieri, generale di corpo d'armata Salvatore Luongo; l'Ambasciatore d'Italia negli Stati Uniti Marco Peronaci; il Rappresentante Permanente d'Italia presso le Nazioni Unite, ambasciatore Giorgio Marropodi; il Console Generale d'Italia a New York Giuseppe Pastorelli e il sindaco di Genova Silvia Salis.

Dietro ogni cerimonia ufficiale continua però la vita di bordo. Gli uomini e le donne dell'equipaggio sono impegnati nell'accoglienza delle autorità, nelle visite del pubblico, nelle attività marinaresche e



La nave scuola Eagle impiegata per l'addestramento degli allievi della U.S. Coast Guard Academy.

nella manutenzione della nave. Per gli allievi appena imbarcati, New York rappresenta molto più di una tappa di campagna: è la scoperta concreta della vita di bordo e del significato di indossare l'uniforme in un contesto internazionale. Lo racconta l'allievo di prima classe Alice Manganelli, imbarcata a Baltimora pochi giorni prima dell'arrivo a New York: «Ho 19 anni e qualche mese fa stavo al liceo.

È un'esperienza emozionante: chi l'avrebbe detto l'anno scorso di trovarmi qui oggi. Sono pochi giorni che sono a bordo, ma la vita qui sopra è molto interessante. Piano piano la sto interiorizzando e poi, con un evento come SAIL4th 250, come si fa a non amare il Vespucci». Le sue parole restituiscono il significato più autentico della campagna addestrativa. Il Vespucci non è soltanto una nave scuola, ma un luogo nel quale si formano le future generazioni di ufficiali attraverso il mare, la disciplina, la responsabilità e la condivisione della vita di bordo. Ogni porto diventa un'aula, ogni navigazione un'esperienza



destinata a lasciare un segno nel percorso umano e professionale degli allievi. Durante l'incontro con l'equipaggio, il **Capo di Stato Maggiore della Marina Militare** ha richiamato il valore del personale quale elemento centrale di ogni traguardo raggiunto dalla Forza Armata: «Dopo l'incontro di Genova, ritrovarsi oggi a New York rappresenta molto più di una tappa del viaggio: è la conferma di un percorso condiviso, fatto di impegno, professionalità e spirito di squadra. Ogni traguardo raggiunto da Nave Vespucci è il risultato del vostro lavoro quotidiano che, con competenza e dedizione, trasforma il valore del singolo nella forza dell'equipaggio. Perché è nel lavoro di squadra che la Marina trova la sua energia più autentica e la sua capacità di affrontare ogni sfida, in mare e nel mondo. "Per voi - rivolgendosi agli allievi della Prima classe - questa esperienza rappresenta sia un'ineguagliabile sfida personale sia una straordinaria occasione di confronto con l'arte marinaresca e con la dimensione internazionale della Marina», così l'ammiraglio di squadra Giuseppe Berutti Bergotto. Con la partenza da New York, il Vespucci ha lasciato alle spalle una tappa destinata a rimanere nella storia della nave e delle relazioni tra Italia e Stati Uniti. Per gli oltre 10.300 mila visitatori in soli tre giorni è stata l'occasione di ammirare il veliero simbolo della Marina Militare. Per gli allievi, una tappa fondamentale del proprio percorso formativo. Per l'equipaggio, una pagina di quella lunga navigazione che da quasi un secolo porta il Tricolore nei mari del mondo. Nel giorno in cui gli Stati Uniti hanno celebrato la propria storia, nave Vespucci ha portato il saluto dell'Italia con il linguaggio che le è più proprio: quello dell'equipaggio schierato, delle vele aperte, della professionalità silenziosa dei suoi marinai e dell'orgoglio di rappresentare il Paese sul mare.

In foto l'ammiraglio di Sq. Giuseppe Berutti Bergotto incontra l'equipaggio e gli allievi della prima classe sul cassero di nave Vespucci





MARINA MILITARE

NASTRO ROSA® 26

IL GIRO DELL'ITALIA A VELA TOUR



di Lia Pasqualina Stani

Il Porto Antico di Genova, ha ospitato la tappa finale della 6ª edizione del Marina Militare Nastro Rosa Tour 2026 - il Giro d'Italia a vela. Una regata itinerante partita dal Mar Adriatico per arrivare al Mar Ligure, organizzata da Difesa Servizi S.p.A in collaborazione con la Marina Militare e SSI Sports & Events.

Il mare che diventa campo di gara per unire discipline diverse, equipaggi internazionali, Forze armate e giovani talenti in un percorso di 1.250 miglia nautiche. Otto le località costiere che hanno ospitato le regate in mare: Venezia, Cattolica, Vieste, Taranto, Siracusa (Ortigia), Tropea, Napoli, Portoferraio (Isola d'Elba) fino alla "Superba" città ligure.

Il progetto "Giovani, Mare e Futuro - Valore Paese Italia" è stato il concept tematico portante della 6ª edizione del Marina Militare Nastro Rosa Tour 2026. **Interpretare il mare come spazio formativo e di crescita, dove lo sport diventa il primo strumento per sviluppare competenze, consapevolezza e spirito di squadra.**

Nato da un accordo strategico tra la Marina Militare e il Dipartimento per le Politiche Giovanili e il Servizio Civile Universale (Presidenza del Consiglio dei Ministri), ha

coinvolto ragazzi e ragazze tra i 14 e i 35 anni e in particolare: studenti delle scuole secondarie di secondo grado, studenti universitari, giovani interessati allo sport della vela e agli sport nautici, giovani selezionati dalle istituzioni locali per le attività di valorizzazione territoriale.

Per un Paese che riconosce nel mare la propria identità, la propria storia e il proprio futuro, il Tour in tutte le sue tappe ha avuto un focus preciso: promuovere il protagonismo giovanile, attraverso il mare, la vela e i valori istituzionali, rafforzando il legame tra giovani, territorio e identità nazionale nel quadro del **Progetto Valore Paese Italia**.

E a terra il Tour non si è fermato: in ogni tappa il "Villaggio della Vela", gratuito e aperto a tutti, per oltre 40 giorni ha animato le località costiere con attività di intrattenimento, incontri con i regatanti, musica live e proiezioni cinematografiche, per avvicinare famiglie e giovani alla cultura del mare.

Il **Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio di Squadra, Giuseppe Berutti Bergotto** ha detto: «In questi anni il Nastro Rosa Tour è diventato una delle manifestazioni tra gli eventi sportivi in Italia più seguiti a cui si è avvicinato molto anche il mondo internazionale. Di fatto abbiamo tanti equipaggi provenienti sia dall'Europa come dal resto del mondo. E io da marinaio dico che fa bene alla Marina perché la vela è uno sport che tramanda dei valori che non sono solo legati ad una Forza armata, ma che sono legati alla nostra Patria perché noi siamo un Paese marittimo»

Durante la manifestazione, i ragazzi non sono stati semplici spettatori ma hanno partecipato a visite guidate ai fari e alle basi. Hanno avuto accesso a luoghi storici e operativi come il faro di Forte Stella a Portoferraio, il Faro di Capo Vaticano a Tropea, Il Castello Aragonese e le infrastrutture militari di Taranto (sommersibili e arsenale). Sono saliti a bordo delle motovedette della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera e interagito con i 10 equipaggi internazionali e le sezioni veliche.

Nei laboratori presenti nei Villaggi della Vela, molte attività didattiche erano incentrate sulla sicurezza in mare, sulla navigazione sostenibile e sulla salvaguardia biologica delle coste italiane.

Oltre al Patrocinio concesso dal CONI (Comitato Olimpico Nazionale Italiano) il Nastro Rosa Tour vanta il supporto tecnico sportivo della Federazione Italiana Vela (FIV), il Main International Partner della Presidenza del Consiglio, del Ministero per lo sport e i Giovani insieme al Dipartimento per le Politiche Giovanili e il Servizio Civile Universale, della Guardia Costiera e Direzioni Marittime.

Tra le collaborazioni strategiche: Valore Paese Italia, programma di valorizzazione del patrimonio pubblico, il Ministero del Turismo e il Nuovo Comitato Organizzatore della XX Edizione dei Giochi del Mediterraneo Taranto e della Lega Navale Italiana, ENIT S.p.A come Main Partner per il progetto Valore Paese Italia.

Dieci i team sia nazionali che internazionali regatanti:

Team Aeronautica Militare (ITA), barca 01 – Vincitore dell'edizione 2026; Team Guardia di Finanza (ITA), barca 08 – Secondo classificato; Flushing Sailing Team (GBR) barca 03 – Terzo classificato; Team Marina Militare (ITA), barca 09; Team Poland (POL) barca 02; Cambridge University Yacht Club (GBR) barca 04; Verein Seglerhaus am Wannsee 1867 (GER), barca 05; Bayerischer Yacht-Club (GER) barca 10; CN Sambenedettese (Circolo Nautico Sambenedettese - ITA), barca 06; Exe Sailing Club (GBR) barca 07.

Nella tappa Tropea-Napoli, a tagliare per primo il traguardo nel Golfo di Napoli è stato l'equipaggio della Marina Militare. I velisti hanno preso il comando della flotta dei Beneteau Figaro 3 fin con un vantaggio di circa tre-quattro ore, in una perfetta combinazione tra conduzione della barca, strategia e interpretazione delle condizioni meteo.

L'amministratore delegato di Difesa Servizi e vicepresidente della fondazione del Polo nazionale Subacquea, **Luca Andreoli** ha dichiarato: "Un Nastro Rosa straordinario e molto più che emozionante. Lo testimoniano gli atleti che vengono da tutto il mondo che ogni anno rinnovano questa voglia di tornare in Italia per vivere questo nostro straordinario Paese non solo per la bellezza che rappresenta, anche per questo format di manifestazione che è assolutamente unico.

Un format italiano che evidentemente funziona e che a breve promuoveremo anche a livello internazionale".



Abbiamo preso un impegno con il futuro dell'energia.

PIANO INDUSTRIALE '24-'28

Più rapida. Più digitale. Più sostenibile. Più giusta.

È la transizione energetica che vogliamo. Una sfida fondamentale per il futuro di tutti. Richiede a noi di Terna una visione più ampia e l'impegno a elevare a nuovi livelli d'eccellenza la nostra missione: trasmettere energia al Paese. Ecco perché il nostro Piano Industriale '24-'28 segna importanti primati e significative novità.

È l'energia che verrà. Oggi.



OPERAZIONE MEDITERRANEO SICURO

«Il comando tattico è assicurato a turno dai Comandanti delle cinque Divisioni navali della Marina in rotazioni di circa 45 giorni»

di Davide Da Pozzo

Gli attuali equilibri geo-strategici del Mediterraneo allargato sono caratterizzati da profonda instabilità e incertezza che impattano direttamente sulle linee di traffico marittime e quindi si riflettono sulla sicurezza e sul benessere dell'Italia e dell'Europa. Allo scopo di tutelare i numerosi e importanti interessi nazionali sul

mare, che spaziano dai commerci import-export alla pesca, dagli approvvigionamenti energetici (via nave e gasdotti) all'industria navale, l'Italia ha lanciato la missione nazionale Operazione Mediterraneo Sicuro.

Nata il 12 marzo 2015 come "Dispositivo Aeronavale per la Sorveglianza e la Sicurezza Marittima" e denominata "Mare Sicuro" il 15 aprile dello stesso anno, l'Operazione ha assunto il nome attuale nel 2022, con l'allargamento dell'area di operazioni passata da 160.000 a circa 2.000.000 di chilometri quadrati, ricomprendendo gran parte delle acque internazionali del Mare Nostrum.

L'Operazione Mediterraneo Sicuro si avvale di un dispositivo aeronavale che, in coerenza con la legislazione nazionale e gli accordi internazionali vigenti, assicura attività di presenza, sorveglianza e sicurezza marittima al fine di: proteggere e sorvegliare le vie di comunicazione e garantire il libero traffico marittimo commerciale; assicurare il controllo dell'ambiente subacqueo (cavidotti, gasdotti e oleodotti sottomarini) attraverso la correlata Operazione Fondali Sicuri (Fo.Si.); salvaguardare le

Mar Mediterraneo, scorta ad un mercantile battente bandiera italiana. A sinistra fuciliere della Brigata Marina San Marco

attività economiche di interesse nazionale in alto mare; proteggere il cluster nazionale, mercantile e peschereccio (quest'ultimo con la connessa operazione di Vigilanza Pesca), nonché i mezzi appartenenti ad altri corpi dello Stato italiano. Inoltre, a seguito dei recenti attacchi aerei compiuti contro il territorio cipriota, un'unità dell'Operazione è dispiegata in Mediterraneo orientale per concorrere alla difesa aerea di Cipro.

Per l'assolvimento di questa complessa missione il dispositivo impiega 6 assetti navali e sottomarini (ai quali si possono aggiungere altre navi militari nazionali operanti nella stessa area), compresi i velivoli organici delle navi del dispositivo e ulteriori assetti aeronavali (sia ad ala fissa che rotante) della Marina e dell'Aeronautica Militare basati a terra. Il comando tattico dell'operazione è assicurato a turno dai Comandanti delle cinque Divisioni Navali della Marina, che si alternano in rotazioni di circa 45 giorni. Attualmente il Comando Tattico della 30ª rotazione è sotto la mia guida quale Comandante della Quarta Divisione Navale (Augusta) e Direttore della Scuola di Comando Navale giunta quest'anno al centesimo anno dall'istituzione. Con me c'è il personale dello staff (25 persone) imbarcato sulla fregata Antonio Marceglia al comando del capitano di fregata Nicola Petrecca.

A bordo sono inoltre presenti un elicottero SH90 con il relativo equipaggio di volo e un team specializzato della Brigata Marina San Marco.

L'Operazione non si esaurisce con la diuturna attività di vigilanza e deterrenza; sfruttando infatti l'intrinseco ruolo della nave quale ambasciatrice dell'Italia, è possibile sviluppare numerose attività di diplomazia navale attraverso interazioni con unità navali straniere e soste nei porti esteri, nell'ambito delle quali il Comandante Tattico effettua incontri e visite con autorità civili e militari locali per "mostrar bandiera" e sostenere il ruolo e il rango del Paese (anche a favore delle comunità di connazionali residenti all'estero).

Non da ultimo, le soste in sorgitori esteri permettono al personale

Capo di 3ª classe Staiano Giovanni



di bordo di visitare nuovi paesi e accrescere il proprio bagaglio di conoscenze ed esperienze a 360 gradi. Proprio in quest'ottica di cooperazione internazionale, su Nave Marceglia sono imbarcati due giovani ufficiali della US Navy nell'ambito di un programma di scambio, mentre vale la pena ricordare il costante coordinamento orientato a ottimizzare risorse e obiettivi che Mediterraneo Sicuro mantiene con le altre operazioni europee e alleate presenti nel Mediterraneo allargato, a cominciare da EUNAVFORMED IRINI e dallo Standing NATO Maritime Group 2, ma anche EUNAVFOR ATALANTA ed EUNAVFOR ASPIDES, che agiscono in Mare Rosso/Oceano Indiano, in questo momento tutte comandate da ammiragli italiani. In ultimo, ma non per importanza, il puntuale addestramento degli equipaggi è assicurato senza soluzione di continuità grazie al c.d.

TASP (*Training At Sea Program*), un programma di attività che spazia dalle esercitazioni elementari sino a quelle più avanzate, come ad esempio la M.C.A.T. 26 (*Maritime Combat Advanced Training*), un complesso scenario addestrativo sviluppato per fronteggiare le principali minacce odierne.

In un mondo sempre più interconnesso e complesso, il Mediterraneo è sempre più un crocevia marittimo fondamentale, dove insistono delicati equilibri geopolitici e si sviluppano importanti interessi economici, energetici e sociali. La Marina Militare, attraverso l'Operazione Mediterraneo Sicuro, assicura una costante presenza in alto mare, per il contrasto delle attività illecite e per contribuire, autonomamente e in collaborazione con Paesi alleati e amici, alla sicurezza e alla stabilità dell'intera regione, garantendo così la tutela e il sostegno degli interessi nazionali.



Davide Da Pozzo, contrammiraglio, Force Commander Operazione Mare Sicuro



NOBLE SHIELD

deterrenza e cooperazione

«Un'esperienza che ha saputo coniugare deterrenza, addestramento, cooperazione internazionale e crescita professionale»

di Cristian Nardone

Quando il 19 dicembre 2025 ho assunto il comando tattico dello *Standing NATO Maritime Group 2* (SNMG2) a bordo della fregata *Virginio Fasan*, ero consapevole della responsabilità affidatami: **contribuire, insieme a uno staff multinazionale e a un equipaggio qualificato, alla sicurezza e alla stabilità di un Mediterraneo sempre più centrale negli equilibri strategici internazionali.**

Al termine di oltre sei mesi di attività, l'esperienza di Noble Shield ha confermato il valore delle *Standing Naval Forces* quale strumento essenziale di deterrenza, cooperazione e presenza dell'Alleanza.

Fin dalle fasi iniziali della missione, SNMG2 ha garantito

una presenza costante nel Mediterraneo orientale e centrale, contribuendo alla sorveglianza degli spazi marittimi di interesse della NATO e alla *Maritime Situational Awareness* condivisa. In un contesto complesso e instabile, la deterrenza si è concretizzata attraverso la credibilità della presenza, la continuità operativa e la piena interoperabilità tra le Marine alleate.

Uno degli aspetti più significativi di questa esperienza è stato poter contare su uno staff a forte connotazione multinazionale, composto da ventidue militari, tra cui nove ufficiali provenienti da Romania, Bulgaria, Regno Unito, Paesi Bassi, Grecia, Spagna e Turchia. La condivisione di procedure, esperienze, competenze e culture

professionali differenti si è rivelata un autentico moltiplicatore di efficacia operativa, dimostrando concretamente come la diversità, quando integrata da obiettivi comuni e valori condivisi, costituisca una delle principali risorse dell'Alleanza.

A questo si è aggiunto il contributo fondamentale degli uomini e delle donne dell'equipaggio di Nave *Virginio Fasan*, il cui impegno quotidiano ha rappresentato un fattore determinante per il successo della missione. Per questo desidero rivolgere un particolare riconoscimento al Comandante della nave, capitano di fregata Simone Pitto, agli ufficiali, ai sottufficiali, ai graduati e a tutti i marinai e le marinaie che, con professionalità, dedizione e spirito di sacrificio, hanno assicurato l'efficienza della *flagship* e il pieno supporto alle attività operative del Gruppo, contribuendo in maniera decisiva al conseguimento degli obiettivi assegnati.

Il coordinamento operativo tra le navi alleate ha rappresentato uno degli elementi chiave della missione. Grazie a procedure condivise, comunicazioni costanti ed a un elevato livello di interoperabilità, SNMG2 ha operato come un'unica forza multinazionale, mantenendo una postura credibile ed efficace, sempre orientata alla prevenzione delle crisi e alla de-escalation. Un equilibrio essenziale per garantire sicurezza e libertà di navigazione nel Mediterraneo. Tra le principali attività addestrative svolte ha assunto particolare rilievo l'esercitazione *Dynamic Manta 2026*, la più importante attività antisommergibile della NATO nel

Mediterraneo. L'impiego integrato di navi, sommergibili, velivoli da pattugliamento marittimo, elicotteri e sistemi *unmanned* di dieci nazioni alleate ha consentito di rafforzare capacità e procedure in uno scenario complesso e realistico. L'esercitazione ha confermato come interoperabilità, addestramento avanzato e integrazione multi-dominio costituiscano elementi essenziali per affrontare le sfide del dominio subacqueo.

Quest'ultimo è destinato ad assumere un'importanza sempre maggiore nei futuri scenari operativi. In tale contesto, la capacità di individuare, monitorare e, se necessario, contrastare potenziali minacce subacquee rappresenta una priorità strategica per l'Alleanza.

In questo quadro si è inserita anche l'attività di monitoraggio e sorveglianza del sommergibile russo *Krasnodar*, classe *Kilo II*, durante il suo transito nel Mediterraneo. L'operazione, condotta nell'ambito delle attività coordinate dalla NATO, ha rappresentato una concreta dimostrazione della capacità dell'Alleanza di mantenere un costante livello di vigilanza e una piena consapevolezza della situazione marittima nelle aree di interesse strategico. Analoghe attività sono state svolte nei confronti di ulteriori unità navali russe in transito nel Mediterraneo, confermando l'importanza della prontezza operativa, della condivisione informativa e dell'integrazione tra le forze alleate. A testimonianza della flessibilità e della prontezza del dispositivo, nel corso del semestre la *flagship* è stata temporaneamente assegnata all'operazione NATO Sea



Guardian, assicurando attività di *Maritime Security Operations* finalizzate alla sorveglianza del traffico marittimo e al contrasto delle attività illecite in mare. Tale contributo ha rafforzato la sicurezza marittima regionale e la protezione delle linee di comunicazione nel Mediterraneo.

Accanto alla dimensione operativa, questi mesi hanno confermato il valore della *Naval Diplomacy* quale strumento complementare alla presenza e alla deterrenza marittima. Le visite ai comandi della Marina croata, gli incontri con i centri operativi turchi di Aksaz e Istanbul e le soste nei porti di Souda, Barcellona e Palma di Maiorca hanno rappresentato preziose occasioni di confronto professionale, cooperazione e consolidamento dei rapporti tra Marine alleate. Al tempo stesso, le soste operative hanno offerto al personale importanti opportunità di recupero psicofisico e momenti di aggregazione, contribuendo a rafforzare la coesione dell'equipaggio e dello staff.

Analogo valore hanno assunto le soste a Tangeri e Algeri, che hanno consentito di rafforzare il dialogo con importanti partner del Mediterraneo occidentale. Attraverso incontri con le autorità locali e attività di cooperazione, SNMG2 ha ulteriormente confermato il proprio ruolo di strumento di dialogo, stabilità e collaborazione nel Mediterraneo allargato. Significativa è stata infine la sosta ad Alessandria d'Egitto, che ha assunto una dimensione istituzionale e commemorativa di grande valore. La partecipazione alla cerimonia d'onore presso il monumento militare egiziano dedicato ai Caduti del Mare, seguita dalla visita al Sacrario Militare italiano di El Alamein, ha rappresentato un momento di profonda riflessione e memoria,

nel quale è stato reso il doveroso e sentito omaggio agli Eroi italiani caduti durante la Seconda guerra mondiale. **Dietro ogni attività operativa vi sono le donne e gli uomini che rendono possibile il successo della missione.** La vita a bordo della fregata Virginio Fasan è stata scandita da turni di guardia, addestramento continuo e impegni operativi che hanno richiesto elevata professionalità, resilienza e spirito di sacrificio. Il lavoro del Comando della flagship, degli ufficiali, dei sottufficiali, dei graduati, dei marinai ha rappresentato il cuore pulsante della nave e il presupposto indispensabile per il raggiungimento degli obiettivi assegnati. Il 29 giugno con il passaggio del comando tattico del SNMG2 al Commodoro della Marina Ellenica Georgios Kypriotis, si è concluso un intenso semestre operativo che ha evidenziato uno dei principi fondanti dell'Alleanza: la NATO è una comunità di nazioni coese e solidali. La rotazione del comando tra Marine alleate non rappresenta soltanto un meccanismo organizzativo, ma la concreta espressione della fiducia reciproca, della condivisione delle responsabilità e dell'impegno comune per la sicurezza collettiva. Guardando al percorso compiuto, **Noble Shield si conferma un'esperienza che ha saputo coniugare deterrenza, addestramento, cooperazione internazionale e crescita professionale.** Grazie all'impegno dello staff multinazionale, dell'equipaggio di Nave Virginio Fasan e di tutte le navi che hanno operato al fianco del Gruppo, l'Alleanza ha continuato a garantire una presenza credibile e una sicurezza condivisa nel Mediterraneo, contribuendo alla stabilità regionale e alla libertà di navigazione.



Pitturazione Nave Ugo Vivaldi realizzata in Fincantieri

Pitturazione Nave Olterra realizzata nel cantiere Mariotti Yard

Ciclo *foul release biocide free* Bioclean HB di Chugoku per le Navi Ugo Vivaldi e Olterra

Sulle Navi **Ugo Vivaldi** e **Olterra**, in costruzione per la Marina Militare Italiana e carenate di recente, sono stati utilizzati i cicli di pitturazione di **Chugoku Marine Paints**. Il prodotto antivegetativo di tipo "*foul release*" **BIOCLEAN HB**, è un rivestimento silconico di altissima qualità, privo di biocidi.

CHUGOKU GROUP
CMP
CHUGOKU MARINE PAINTS, LTD.



www.cmp.co.jp/global | www.chugoku-boat.it

IRINI la Task Force 464

Un provider di sicurezza avanzato in un'area cruciale di rilevanza strategica

di Andrea Bielli, capitano di vascello Force Commander Irini

Dal 1° aprile scorso, nell'ambito della consolidata alternanza semestrale con l'omologa istituzione greca, la Marina Militare è tornata ad assumere la guida della Task Force 464, segnando per l'Operazione IRINI dell'Unione Europea, l'inizio della 13ª rotazione di Comando Tattico in mare.

Ciò ha reso l'Italia e la Marina Militare responsabile dei Comandi in mare di tutte le tre operazioni di sicurezza marittima dell'UE: Irini nel Mediterraneo, Atalanta nell'Oceano Indiano nord-occidentale al largo delle coste somale ed Aspides, con il suo attuale focus nel Mar Rosso meridionale e parte occidentale del Golfo di Aden. Sforzo già significativo a cui si aggiungono, peraltro, il Comando permanente dell'Operazione Irini a livello strategico/operativo – sempre italiano e attualmente retto dall'ammiraglio di divisione Marco Casapieri presso il quartier generale collocato a Roma –, il periodo rotazionale di Comando tattico in mare del Gruppo Navale NATO in prontezza nel Mediterraneo – Noble Shield – fino al 29 giugno, e, sempre in Mediterraneo, le iniziative nazionali permanenti di protezione degli interessi italiani in questa cruciale dimensione marittima e sempre con un ammiraglio che, alternandosi ogni due mesi, ne assicura le funzioni di comando in mare: quella di sicurezza maritti-

ma. Mediterraneo Sicuro attiva dal 2015, e quella per il monitoraggio e la protezione delle infrastrutture critiche nazionali di rilevanza strategica nel dominio underwater Fondali Sicuri, attiva da fine 2017.

Tutto ciò dà la misura del responsabile impegno dell'Italia e della Marina Militare nel contribuire, in seno alle organizzazioni di riferimento, di iniziativa o nell'ambito di coalizioni appositamente attivate, alla promozione e salvaguardia della sicurezza e della stabilità in un contesto geopolitico e in un dinamismo geostrategico particolarmente complessi e turbolenti nei loro connotati di costante cambiamento e tutt'altro che facile predittività.

La Task Force 464 di IRINI è parte integrante di questo notevole sforzo operativo, peraltro in una dimensione di riferimento, come il Mediterraneo, intrisa di cogente rilevanza strategica per l'UE e l'intero continente europeo. E l'Operazione stessa evolve per rimanere al passo con un contesto così mutevole, come dimostrano sia l'introduzione del nuovo compito *Maritime Situational Awareness* (MSA), l'11 marzo 2025, in esito alla sua ultima revisione strategica biennale – durata massima attribuibile ogni volta a iniziative *Common Security and Defence Policy* – sia l'anticipo, proposto dall'Operazione, dell'avvio della nuova revisione del mandato dell'UE a partire dal corrente mese di giugno rispetto alla scadenza naturale di dicembre 2026. Oltre agli iniziali compiti assegnati ad EUNAVFOR MED



Irini finalizzati a contribuire al processo di pace e stabilizzazione della Libia – tramite il concorso al contrasto del traffico illecito di armi, del contrabbando di prodotti petroliferi e del sistema criminale che trae profitto dal traffico di esseri umani, nonché attraverso progetti per l'implementazione di specifiche capacità e programmi di addestramento (cd. *Capacity Building and Training* - CB&T) a favore delle istituzioni libiche responsabili dell'applicazione della legge e della ricerca e soccorso in mare – l'Operazione ha più recentemente ricevuto l'ulteriore fondamentale compito di mantenere una solida *Maritime Situational Awareness* (MSA) su tutte le altre attività illecite osservate nell'area di interesse, compito che costituisce oggi la colonna portante di tutte le attività operative. Nella MSA dell'Operazione Irini rientrano anche le attività di monitoraggio e **protezione delle infrastrutture critiche di interesse UE nella dimensione marittima – cd. Critical Maritime Infrastructures (CMI)** – con un focus particolare ma non esaustivo, su quelle che insistono nel dominio subacqueo nell'ambito dell'area di operazioni di Irini, e l'attenzione all'accresciuta presenza in Mediterraneo di mercantili della flotta ombra o *Shadow Fleet* (SF). Si tratta di petroliere e navi di supporto che si avvalgono di pratiche ingannevoli per trasportare petrolio o prodotti petroliferi soggetti a sanzioni, nascondendone la vera origine, proprietà o destinazione, navigando ad esempio senza bandiera o con bandiera fraudolenta. Proprio la flotta ombra è parte della fase di crescente attivismo operativo dell'operazione Irini che, a brevissima

distanza dall'approvazione UE del relativo pacchetto di regole di ingaggio, ha visto la Task Force 464 condurre tre visite ispettive in forza dell'articolo 110 sul diritto di visita (cd. *Right of Visit*) della *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS). Le azioni, avvenute l'11 maggio e l'1 e 7 giugno 2026, hanno riguardato altrettante petroliere SF oggetto di attenta valutazione preventiva da cui sono emersi fondati sospetti sulla condizione di nave senza bandiera o con modalità fraudolente circa le pratiche di bandiera. Altro filone su cui si riflette il trasversale valore aggiunto di IRINI è l'attenzione – nella logica *on job*, ovvero mentre se ne assicurano i *task* – alla verifica e all'accrescimento dei livelli di interoperabilità, capacità operativa e prontezza di risposta delle navi militari partecipanti all'Operazione nelle principali forme di lotta. Il coordinamento tra assetti multinazionali e l'applicazione delle procedure operative comuni sono stati testati nel corso delle Focused Operations, denominate “NEREUS 26”, condotte dall'1 al 12 giugno. Le navi combattenti di prima linea coinvolte – le fregate greca e romena Aegeon e Regina Maria insieme alla nave di bandiera del CTF464, l'italiana Morosini – sono state coinvolte in molteplici interazioni dall'alto valore operativo. Sono state messe alla prova negli ambiti della risposta alle minacce asimmetriche – compresa la validazione della procedura sperimentale di Irini sul contrasto ai droni – della guerra di superficie, della difesa aerea, del contrasto alla minaccia subacquea, delle telecomunicazioni e dello sfruttamento dello spettro elettromagnetico



più in generale, dei rifornimenti di carburante in mare, delle manovre cinematiche ravvicinate e delle operazioni di abbordaggio, compresa la prima assoluta dello sviluppo di moduli addestrativi ad hoc presso il *Maritime Interdiction Operational Training Centre* (NMIOTC) di Souda, in Grecia, appositamente calibrati dal centro per le esigenze di Irini. In questi primi mesi della 13ª rotazione a guida italiana sono state organizzate anche occasioni di interazione, scambio e coordinamento operativo con assetti sia di Marine amiche in transito sia delle altre operazioni attive in Mediterraneo, fondamentali per accrescere la reciproca conoscenza, verificare l'interoperabilità delle rispettive procedure di lavoro, valorizzare il dialogo tra attori della sicurezza marittima e sinergizzare gli sforzi in un quadro di collaborazione sempre più solido. Tutto questo rende l'Operazione Irini credibile, concreta e con un elevato livello intrinseco di adattabilità nei confronti di un insieme di rischi, tensioni e minacce crescenti in numero, tipologie e interconnessioni; un provider di sicurezza avanzato in un'area di cruciale rilevanza strategica per l'Unione Europea e le dinamiche geostrategiche globali come il Mediterraneo, da sempre crocevia di popoli, culture e interessi economici crescenti dove si sviluppano relazioni complesse, di portata internazionale e continuamente mutevoli, che richiedono una costante attività di monitoraggio e presenza unitamente a qualificata capacità di comprensione, adattamento e risposta che sono i caratteri distintivi di EUNAVFOR MED IRINI.





Nei MEDITERRANEO l'Europa ritrova la sua rotta

«Contribuire alla sicurezza del Mediterraneo centrale
come interesse strategico dell'Unione Europea»

di Marco Casapieri

Nel Mediterraneo tutto si muove, tutto si intreccia, tutto ritorna. È un mare che non concede tregua, che non permette distrazioni. Chi lo naviga ogni giorno lo sa: **qui si misura la stabilità delle nostre società, la continuità dei nostri servizi, la sicurezza delle nostre economie.**

Le crisi in Ucraina, in Iran e nel più ampio Medio Oriente continuano a proiettare i loro effetti nel Mare Nostrum, trasformando la regione in uno spazio di competizione strategica sempre più complesso. Le recenti vicende dell'Arctic Metagaz, le tensioni attorno a Cipro e altri episodi che hanno coinvolto rotte energetiche e infrastrutture critiche dimostrano quanto rapidamente shock geopolitici esterni possano riverberarsi su questa regione. In un contesto così interconnesso, la tutela delle *Critical Maritime Infrastructure* e la presenza di un credibile *EU Maritime Security Provider* diventano elementi

essenziali per la stabilità regionale.

È in questo scenario mutevole che l'Operazione marittima europea Eunavfor Med Irini, da anni solido baluardo a tutela degli interessi dell'Unione Europea nel Mediterraneo centrale, si prepara a entrare in una nuova fase, con la stessa determinazione e una consapevolezza ancora più profonda del ruolo che oggi è chiamata a svolgere. Il dibattito pubblico, spesso concentrato sulle decisioni ONU relative alla Libia, ha talvolta ridotto la complessità normativa a una narrazione binaria. La realtà è più articolata. Il mancato rinnovo, lo scorso maggio, della risoluzione ONU 2292 (2016) e successive - che autorizzava le organizzazioni regionali, tra cui IRINI, a condurre ispezioni in alto mare su mercantili sospettati di traffico illecito di armi - riguarda solo una parte delle nostre attività: l'Operazione continua infatti a supportare l'embargo monitorando le attività correlate e repor-

tando gli illeciti al *Panel of Expert* delle Nazioni Unite, avvalendosi anche del coordinamento esistente con EUROPOL per richiedere ispezioni nei porti europei di mercantili sospetti. La risoluzione ONU 2146 (2014) e successive, che disciplina il monitoraggio e la trasmissione di dossier sul traffico illecito di prodotti petroliferi, è invece stata rinnovata fino ad agosto 2027. Due compiti distinti, sempre gestiti con rigore, senza mai perdere di vista la cornice più ampia: non ostacolare la libertà di navigazione e, al tempo stesso, contribuire alla sicurezza del Mediterraneo centrale come interesse strategico dell'Unione Europea.

A questi si aggiungono altri due compiti originari, non meno importanti: la raccolta informativa per contrastare il modello di business legato alla tratta di esseri umani e il sostegno alle istituzioni libiche responsabili della sicurezza marittima e del SAR attraverso progetti di *Capacity Building & Training*. A essi si è formalmente affiancato, con la revisione strategica del 2025, un compito fondamentale nel dominio marittimo, divenuto oggi centrale per la condotta di tutte le attività operative di IRINI: mantenere una solida consapevolezza situazionale (*Maritime Situational Awareness*) su tutti i fenomeni illeciti

e rilevanti nell'area di operazioni, compresi i traffici di armi e petrolio.

In qualità di Comandante, considero questo compito non una funzione tecnica, ma la base che sostiene ogni nostra azione. **Il Mediterraneo centrale è attraversato ogni settimana da oltre 4.000 navi: un crocevia globale dove rotte commerciali, flussi energetici e dinamiche geopolitiche si sovrappongono.** Comprendere il dominio marittimo non è un esercizio teorico, è una necessità operativa. Per questo Irini dedica una parte significativa delle proprie risorse a realizzare un sistema avanzato di osservazione, monitoraggio e comprensione dei fenomeni, capace di trasformare dati e segnali in consapevolezza strategica per poter prendere decisioni informate.

Si tratta di un lavoro silenzioso ma decisivo: senza questa architettura informativa, nessuna operazione aeronavale potrebbe agire con efficacia in un teatro così sensibile. Ma è soprattutto nella protezione delle *Critical Maritime Infrastructure* (CMI) che questa capacità rivela la sua centralità strategica.

Le CMI (porti, cavi sottomarini, rotte energetiche, piattaforme offshore, nodi logistici e digitali) costituiscono

no oggi la spina dorsale della sicurezza europea. Sono infrastrutture che sostengono il flusso di energia, dati e commercio da cui dipendono la stabilità economica e la resilienza politica dell'Unione Europea. La loro vulnerabilità, amplificata da tensioni geopolitiche, attività ibride e interferenze ostili, rende indispensabile una sorveglianza continua, multilivello e tecnologicamente avanzata. In questo quadro, l'azione dell'Operazione IRINI - in stretta sinergia con la Marina Militare - contribuisce a rafforzare la *Maritime Situational Awareness* e a prevenire minacce che potrebbero colpire infrastrutture critiche con effetti a cascata sull'intero Mediterraneo. Proteggere le CMI significa proteggere la sicurezza collettiva dell'Europa: un compito che richiede coordinamento, competenze specialistiche e una visione strategica condivisa tra Stati membri, partner regionali e attori internazionali. Negli anni, IRINI è diventata molto più di quanto immaginato alla sua creazione: è cresciuta, si è trasformata e si è adattata, ha integrato competenze e sensibilità diverse. Nel quartier generale a Roma, sulla nave di bandiera che ospita il Comando imbarcato e a bordo degli assetti navali e aerei messi a disposizione dagli Stati membri convivono lingue, culture e approcci operativi che si arricchiscono reciprocamente. Si tratta di un mosaico umano che dà valore a ogni analisi e ad ogni decisione. La Marina Militare, insieme alle altre Marine europee, porta in questo contesto **una tradizione secolare di presenza nel Mediterraneo: una capacità di lettura del mare che nasce dall'abitudine a viverlo**. L'Unione Europea mantiene da anni un legame strutturato con la Libia, sostenendo il processo di stabilizzazione promosso dalle Nazioni Unite e accompagnando

gli sforzi per l'unificazione delle istituzioni di sicurezza delle due parti. In questo percorso, la ricostruzione di capacità condivise nel settore marittimo rappresenta un tassello essenziale: il rafforzamento dell'MRCC (Centro di Coordinamento del Soccorso Marittimo) di Tripoli e il progetto di realizzazione del nuovo MRCC di Benghazi che prevede uno specifico iter formativo - anche con il supporto delle Nazioni Unite e gli stakeholder dell'UE - a favore del personale libico orientato sulla formazione professionale con un particolare focus sul rispetto del diritto internazionale e dei diritti dell'uomo. L'iniziativa contribuisce alla creazione di un'architettura operativa coerente, interoperabile e orientata a standard comuni. È un passaggio tecnico essenziale che punta a ricomporre le strutture dello Stato, migliorare la governance marittima e sostenere una Libia più stabile, capace di assumere un ruolo responsabile nella sicurezza del Mediterraneo. Il progetto di Irini di realizzare un nuovo Centro di Coordinamento del Soccorso Marittimo nella Libia orientale - complementare a quello già operativo a Tripoli - assume quindi un valore che va oltre la dimensione tecnica. È un gesto di fiducia verso un partner che necessita di strumenti, formazione e stabilità per gestire il proprio spazio marittimo. È anche un segnale chiaro: **l'Europa costruisce sicurezza insieme ai Paesi rivieraschi, consapevole che nessuna frontiera marittima può essere gestita da sola**. Irini oggi è uno dei pochissimi attori internazionali in grado di sviluppare iniziative di *Capacity Building* e *Training* con entrambe le parti libiche, grazie a una credibilità costruita nel tempo e a un approccio pienamente allineato al



L'ammiraglio di divisione Marco Casapieri incontra gli equipaggi delle Marine alleate

processo di stabilizzazione guidato dalle Nazioni Unite. Negli ultimi anni, IRINI ha vissuto inoltre una trasformazione profonda: da strumento di *enforcement* dell'embargo sulle armi è diventata una piattaforma europea di sicurezza marittima, capace di leggere il Mediterraneo come un sistema complesso, dove si intrecciano crisi politiche, competizione energetica, traffici illeciti e nuove vulnerabilità. Irini ha dimostrato una notevole capacità di adattamento in uno scenario in costante evoluzione ed è pronta a evolvere ulteriormente. Con la *Strategic Review 2026* in corso, l'Operazione si evolverà ulteriormente con l'assunzione di tre ruoli fondamentali per la difesa degli interessi europei nel Mediterraneo e il supporto al processo di pace e stabilizzazione della Libia sotto l'egida delle Nazioni Unite: tutela degli interessi dell'UE attraverso misure credibili di protezione e deterrenza; implementazione dell'embargo ONU sul traffico illecito di armi e petrolio verso la Libia; attività di CB&T (*Capacity Building and Training*) a supporto delle istituzioni libiche con la creazione di una piattaforma di cooperazione con i paesi rivieraschi oltre alla Libia. Per questo iRINI è cruciale. Il Mediterraneo è una frontiera dinamica, non un confine. È un luogo dove si giocano equilibri globali, dove la competizione tra attori regionali e internazionali evolve con rapidità. In questo scenario, l'Europa ha bisogno di strumenti flessibili, credibili, pronti. IRINI è uno di questi strumenti. E continuerà a esserlo, con il sostegno politico dell'Unione Europea e dei suoi Stati membri, la professionalità dei suoi equipaggi e la visione di un'Europa che riconosce nel mare la propria rotta strategica.



Cacciatori di MINE



«Ognuno dei 50 membri dell'equipaggio è addestrato per affrontare nel migliore dei modi un campo minato»

di Cristo Salvatore Traetta - contrammiraglio, comandante 5ª Divisione Navale

Navi piccole che rappresentano un'eccellenza e un concentrato di tecnologia: questo è quello che direi se dovessi spiegare con una sola frase che cosa sono i cacciamine. La Marina Militare possiede 8 cacciamine della classe Gaeta, raggruppati all'interno della 54ª Squadriglia Dragamine Costieri, alle dipendenze della 5ª Divisione Navale, il Comando specialistico di Contromisure Mine, con sede a La Spezia. Si tratta di una realtà poco nota a chi non lavora in questo ambito: queste navi, lunghe poco più di 50 metri e con un equipaggio di circa 50 militari, hanno caratteristiche uniche, fondamentali per operare su un campo potenzialmente minato. Si parte dallo scafo in vetroresina, un materiale amagnetico che le rende quasi invisibili, fino ad arrivare ai motori, che sono

ancorati alle paratie superiori invece che a quelle inferiori per ridurre la rumorosità e le vibrazioni. Hanno moltissimi sensori, **il più importante dei quali è il sonar: esso costituisce gli occhi del cacciamine sott'acqua**, sfruttando la propagazione delle onde acustiche per rilevare la presenza di oggetti sia sul fondale che nella colonna d'acqua. Oltre ai sensori organici, sono dotate di veicoli filoguidati che vengono controllati a distanza da un operatore e permettono di avvicinarsi agli oggetti sospetti per verificare, attraverso la telecamera incorporata, se si tratti di una mina o meno, per poi rilasciare eventualmente una carica di contro minamento per la successiva neutralizzazione. Sono inoltre imbarcati dei veicoli autonomi, in grado di svolgere in maniera totalmente autonoma e

a notevole distanza dall'unità madre la missione ordinata, per poi riportare a bordo i dati da sottoporre all'analisi di personale altamente addestrato. Infine, hanno a bordo un team di palombari del COMSUBIN (Comando Subacqueo e Incursori), operatori specializzati in grado di operare su ordigni subacquei di differenti tipologie.

Il **dominio underwater** oggi è il fulcro di un continuo e rapido sviluppo, e ciò comporta un impegno da parte degli equipaggi per stare al passo coi tempi: essi vengono sottoposti a continui aggiornamenti professionali e a corsi di perfezionamento, ma anche a cicli di addestramento periodici, che partono da un livello basico per arrivare fino a un livello avanzato, in cui hanno modo di testare e affinare le procedure e migliorare l'affiatamento tra i team funzionali di bordo.

A curare la formazione e l'addestramento degli equipaggi è MARICENDRAG, il **Centro di Addestramento alla Guerra di Mine** della Marina Militare, in seno alla 5ª Divisione Navale: questo comando organizza a favore degli equipaggi dei cacciamine workshop orientati sia ad aspetti tecnici sia a tematiche dottrinali, pianifica inoltre sessioni di addestramento al Simulatore Navale per rendere anche l'attività in porto più realistica e cura gli addestramenti e i tirocini a cui vengono sottoposte le navi.

Dopo aver costruito una solida preparazione, si passa allo studio dell'ambiente e della minaccia: la salinità e la temperatura dell'acqua, la natura del fondale, il tipo e il numero di mine, la presenza di vegetazione marina sono solo alcuni dei fattori necessari per pianificare correttamente la missione. Una volta pianificata, si passa ed eseguirla,

attraverso quattro fasi: **ricerca, classificazione, identificazione e neutralizzazione**. In questi momenti, sfruttando le *eco sonar*, si è in grado di ricercare la presenza di oggetti sul fondo e di classificarli, ovvero stabilire se sono simili a mine; successivamente l'oggetto viene identificato otticamente e poi neutralizzato con l'ausilio di veicoli filoguidati o di palombari.

Di questi temi, così delicati e specifici, ultimamente si sente parlare molto, soprattutto in relazione ai recenti sviluppi geopolitici. I conflitti moderni ci hanno ricordato come le mine non siano un'arma dimenticata, ma piuttosto una minaccia concreta, subdola e facilmente impiegabile. Si tratta di armi relativamente economiche, ma in grado di infliggere grandissimi danni.

Oggi ci troviamo di fronte a mine più evolute rispetto al passato: **mine da fondo e mine ormeggiate**, con sensori magnetici, acustici, barici e a contatto più sensibili e precisi, in grado di iniziare la propria vita non al momento della posa ma dopo un certo periodo prestabilito oppure capaci di non attivarsi al primo passaggio di una nave ma dopo un certo numero di passaggi. La loro complessità e la loro capacità di occultarsi hanno una forte influenza psicologica: il solo sospetto che un'area possa essere minata è sufficiente a modificare le rotte commerciali o a cambiare la pianificazione di attività militari.

In passato, i cacciamine della Marina sono stati già chiamati ad intervenire in bonifiche di aree minate nel Mar Rosso e nel Golfo Persico negli anni Ottanta e Novanta e nei primi anni Duemila in Adriatico, dando prova delle capacità degli equipaggi e delle potenzialità di queste navi.





Il loro percorso, tuttavia, non si limita ai sistemi convenzionali. A bordo dei cacciamine la dimensione tecnologica evolve rapidamente e i graduati VFI ecogniometristi sono coinvolti in prima linea in questo processo di trasformazione. **Accanto al sonar trovano spazio i sistemi a guida autonoma, in particolare gli AUV (Autonomous Underwater Vehicle) come Hugin e Remus.**

Questi veicoli subacquei rappresentano il futuro delle contromisure mine e ampliano in modo significativo le capacità operative delle unità del Comando della 5ª Divisione Navale, consentendo di esplorare ampie aree con elevata precisione e in tempi ridotti.

Imparare a pianificare una missione con un AUV, definendo rotte, quote e parametri di ricerca, a gestirne il lancio e il recupero in sicurezza, a monitorarne la navigazione autonoma e a interpretare l'enorme quantità di dati raccolti significa, acquisire competenze avanzate, spendibili in un contesto operativo di altissimo livello. L'analisi dei mosaici sonar, la validazione dei contatti e la successiva classificazione costituiscono fasi decisive del processo. I giovani ecogniometristi non sono

semplici esecutori, ma diventano parte attiva del ciclo decisionale, contribuendo in modo concreto alla valutazione delle minacce potenziali e alla definizione delle priorità di intervento.

L'esperienza a bordo dei cacciamine è intensa e formativa anche sotto il profilo umano. Lavorare in equipaggi ridotti favorisce integrazione, spirito di corpo e senso di responsabilità. Ogni attività è il risultato di un gioco di squadra in cui la fiducia reciproca, la comunicazione chiara e la precisione fanno la differenza. I giovani VFI hanno l'opportunità di confrontarsi con personale esperto, assimilando competenze operative e metodologie di lavoro che vanno ben oltre la teoria appresa nei corsi iniziali. La crescita professionale è rapida e concreta, scandita da esercitazioni, campagne operative e attività reali a tutela della sicurezza marittima.

La "cacciamine" moderna è una disciplina in continua evoluzione, che richiede flessibilità mentale, capacità di adattamento e apertura all'innovazione.

**Tenente di Vascello - Comandante del cacciamine Crotone*

Ecogniometrista A BORDO DEL CACCIAMINE

Volontari in Ferma Iniziale: dalla formazione sonar, agli AUV di ultima generazione, protagonisti dell'innovazione nella guerra di mine

*di Cristiano Cicalini**

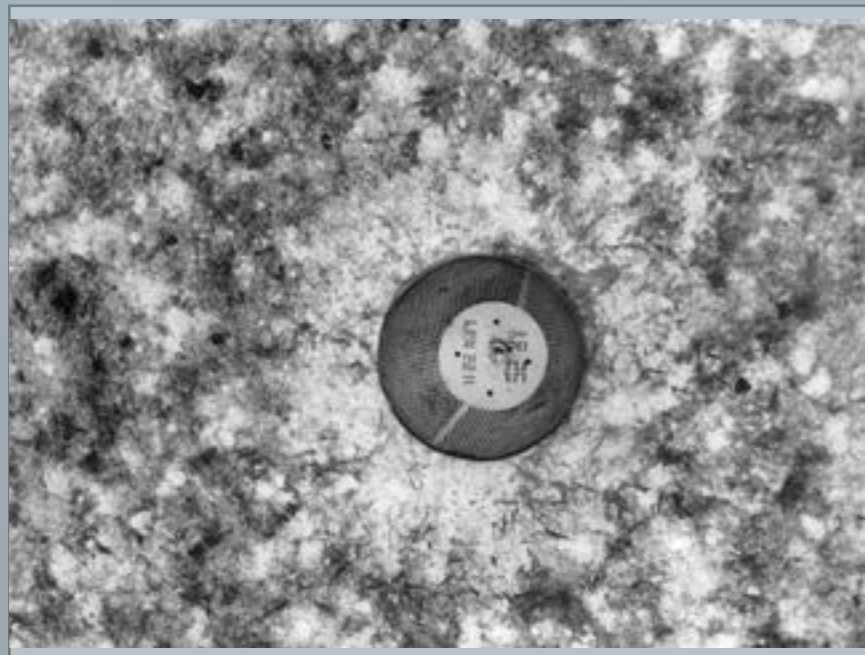
Silenziosi, precisi, specializzati. A bordo dei cacciamine della Marina Militare opera una nuova generazione di professionisti del mare: i **Volontari in Ferma Iniziale (VFI) della categoria ecogniometrista**. Sono loro i protagonisti di un percorso formativo e operativo unico nel suo genere, che unisce tradizione, innovazione e responsabilità, garantendo continuità nella guerra di mine, nel **monitoraggio e nella salvaguardia delle infrastrutture critiche**

subacquee, sempre più strategiche nello scenario marittimo contemporaneo. Entrare nella **Componente Sonar** di un cacciamine significa accedere a un ambiente specialistico, dove la preparazione tecnica non è un'opzione, ma un requisito essenziale. I giovani ecogniometristi (ECG) vengono formati all'impiego del sonar di bordo, strumento fondamentale per l'individuazione, la classificazione e la localizzazione di oggetti presenti sul fondo marino. Attraverso un addestramento

rigoroso apprendono a distinguere anomalie naturali da possibili ordigni, a leggere le immagini acustiche e a operare in contesti ambientali complessi, dove fondali irregolari, correnti e condizioni meteo-marine possono influire in modo determinante sull'attività operativa. È qui che assimilano le basi della cosiddetta "guerra di mine" tradizionale, un settore che richiede attenzione al dettaglio, capacità di analisi, sangue freddo e una profonda conoscenza dell'ambiente subacqueo.



I giovani ecogoniometristi incarnano perfettamente questo spirito: cresciuti in un'epoca digitale, operano su sistemi complessi e interconnessi, contribuendo attivamente all'innovazione tecnologica della Divisione e alla sicurezza dei mari. Il loro ruolo è destinato a diventare sempre più centrale in uno scenario operativo in cui la minaccia subacquea, anche asimmetrica, richiede risposte rapide, efficaci e tecnologicamente avanzate. Scegliere la categoria di ecogoniometrista e operare a bordo dei cacciamine significa intraprendere un percorso professionale di eccellenza, fondato su competenza, responsabilità e spirito di servizio. Per i giovani Volontari in Ferma Iniziale è un'occasione unica per essere protagonisti, fin dai primi passi, di una delle capacità più sofisticate della Marina Militare, contribuendo alla protezione degli spazi marittimi, delle linee di comunicazione e delle infrastrutture strategiche, e partecipando all'evoluzione della guerra di mine del futuro.



Mar Tirreno, simulacro di mina poggiato su fondale marino (rocce e poseidonia) utilizzato durante un'esercitazione di investigazione e successivo brillamento (foto sotto).



Scarica il nostro
documento informativo
sul Sistema Centralizzato
Alta Pressione!

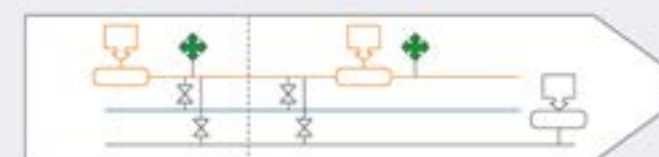


Vantaggi del Sistema Centralizzato aria compressa ad Alta Pressione

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

- Investimento di capitale
- Logistica
- Manutenzione

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



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

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

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

OPERAZIONE GABINIA

La nostra ESPERIENZA



Monitorare il traffico mercantile e le infrastrutture energetiche nel Golfo di Guinea e contrastare la pirateria e le attività illecite in mare

di Benedetta Maria Cordopatri - foto di De Francesco Giuseppe Alessandro

Nell'attuale contesto geopolitico la sicurezza marittima ha assunto maggiore rilevanza per la tutela degli interessi nazionali: in quest'ottica, l'operazione antipirateria nazionale Gabinia, che ha coinvolto il pattugliatore d'altura Comandante Cigala Fulgosi, assicura il monitoraggio del traffico mercantile e delle infrastrutture energetiche nel Golfo di Guinea e il contrasto del fenomeno della pirateria e delle attività illecite in mare. In tre mesi, percorrendo oltre 11.500 miglia nautiche per un totale di circa 1.200 ore di moto, la nave ha partecipato all'esercitazione multinazionale congiunta OBANGAME Express 2026, con oltre 40 tra nazioni e istituzioni coinvolte, e alla EU Coordinated Maritime Presence interagendo con le marine europee presenti in area. Durante

le soste in porto per ripianamento logistico sono state condotte numerose attività di naval diplomacy in supporto alle Autorità diplomatiche italiane accreditate presso gli Stati rivieraschi. In qualità di Capo Componente TLC/CN-ME, Ufficiale di Rotta e Public Affairs Officer (PAO), sono un punto di riferimento per il Servizio Operazioni e uno stretto collaboratore del Comandante (capitano di fregata Pasquale Dell'Aquila), incarichi che mi hanno responsabilizzato come professionista e come persona. Da Ufficiale di Rotta il mio braccio destro è il Segretario di Rotta, con cui ho lavorato fianco a fianco, porto dopo porto e carta nautica dopo carta nautica da lui e da altri colleghi mi sono fatta raccontare un po' della loro esperienza a bordo.

Nicolas Marinero,
Comune Scelto Segnalatore

Seppur giovane, hai già navigato molto. Che sensazioni hai percepito?

«Durante l'attraversamento dell'Oceano Atlantico ho avvertito la mutevolezza del mare: momenti di calma alternati a condizioni meteo molto impegnative per tutti, tutto intorno infinitamente vasto e con una inedita percezione del tempo e dello spazio.

Questa esperienza mi ha insegnato ad avere maggiore spirito di adattamento e fiducia nel lavoro di squadra. Le attività in mare sono state dinamiche ed incalzanti e mi sono resa realmente conto di quanto sia importante essere consapevoli della situazione tattica e poter contare sul migliore stato di efficienza dell'Unità».

Federico Bonanno,
Comune di 2^a classe Radarista

Situazione tattica: qual è stato il tuo contributo?

«In Gabinia ho maturato una significativa esperienza nella gestione dei sensori di bordo e nel trattamento delle informazioni operative, comprendendo l'importanza di un'accurata, tempestiva e corretta diffusione dei dati a supporto del processo decisionale. Con un bel lavoro di squadra svolto insieme a due colleghi VFI ho rafforzato la motivazione a continuare il mio percorso professionale con impegno, responsabilità e spirito di servizio».

Deborah Tripi,
Sottocapo di 3^a classe Meccanico d'Arma

In che occasione ti sei sentita protagonista?

«La nave, come me, non aveva mai attraversato lo Stretto di Gibilterra.

Oltre ad essere la mia prima navigazione al di fuori del Mediterraneo, ho avuto l'opportunità di partecipare ad un'esercitazione di boarding con la Marina del Ghana, come membro del team ispettivo, e di effettuare un "verricellamento" da elicottero e una salita tramite biscaglina, esperienze stimolanti ed uniche, davvero coinvolgenti, nell'ambito di una missione antipirateria».

Daniele Piacentino,
Comune di 2^a classe Motorista

Il tuo lavoro è fondamentale per garantire il miglior stato di efficienza della nave. Come hai percepito il tuo ruolo?

«Ho compreso che il Fulgosi è un mosaico perfetto, dove ognuno di noi è determinante, ed è proprio in navigazioni prolungate che si comprende questo. Con il mio lavoro quotidiano ho contribuito a garantire l'efficienza dell'apparato motore, prendendo consapevolezza della responsabilità del mio incarico. Inoltre ho supportato il Comando nello svolgimento delle attività umanitarie come la raccolta e la consegna di materiali didattici presso scuole e orfanotrofi che hanno coinvolto l'intero Equipaggio».



Golfo di Guinea: nave Comandante Cigala Fulgosi in pattugliamento per la sicurezza marittima del cluster mercantile e delle infrastrutture energetiche di interesse nazionale presenti in area. Sullo sfondo una piattaforma per lavori infrastrutturali underwater

Chiara Alletto,
Comune di 2^a Classe Elettricista

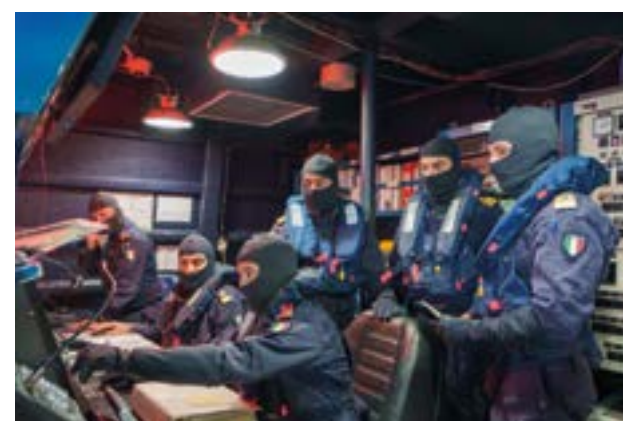
L'Operazione Gabinia ti lascia qualcosa?

«Assolutamente! Ho ampliato la mia professionalità, arricchito il mio bagaglio culturale e avuto la fortuna di contribuire alle attività di supporto umanitario presso un istituto scolastico in Ghana per il miglioramento delle condizioni di vita dei bambini mettendo a frutto le mie competenze tecnico-professionali al servizio di quella comunità».

Alessandro Gennuso,
Comune di 2^a classe Furiere Logistico

Sei al tuo primo imbarco. Come riassumeresti questa esperienza?

«Ho vissuto questa prima esperienza operativa con grande entusiasmo e curiosità. In soli tre mesi ho avuto opportunità che non avrei mai immaginato. Sono cresciuto apprezzando il valore della disciplina e dello spirito di corpo, dell'operare in armonia tra colleghi che si trasformano in amici, la mia famiglia a bordo. Porterò per sempre nel cuore, con grande orgoglio, questa esperienza». L'Operazione Gabinia ha rappresentato molto più di una "missione operativa": è stata un'esperienza di crescita professionale, umana e valoriale condivisa. Giorno dopo giorno, su nave Cigala Fulgosi, abbiamo compreso il significato più autentico e l'importanza del servizio reso alla collettività operando in un teatro operativo geograficamente distante ma legato al nostro Paese.





Poligono di DEGAUSSING

Ad Augusta l'unico poligono della Difesa dedicato alla protezione delle navi militari dalle mine e dagli ordigni ad attivazione magnetica

di Paolo Carini

La Stazione **Degaussing Deperming** (SDD) di Augusta, articolazione del Centro di Supporto e Sperimentazione Navale (CSNN) della Marina Militare, rappresenta l'unico poligono in Italia dedicato alla protezione delle navi militari dalle mine e dagli ordigni ad attivazione magnetica. Situato nella rada del golfo di Augusta, in Sicilia, questo impianto ha una storia ricca di attività e ha svolto un ruolo fondamentale nel garantire la sicurezza e l'efficacia delle operazioni delle navi italiane e della NATO a par-

tire dai primi anni ottanta, periodo della sua creazione. Il personale tecnico del poligono conduce l'attività di degaussing, un processo svolto in due fasi successive misurando le variazioni del campo magnetico terrestre al passaggio di una unità navale o subacquea sul parco sensori del poligono e, in seguito, calibrando gli impianti di compensazione attiva di bordo in base ai risultati ottenuti nella prima fase, così da minimizzarne l'impronta magnetica e rendere la nave "invisibile" ai sensori magnetici di

attivazione delle mine navali. È una procedura di sicurezza fondamentale per le navi militari e i sommergibili, specialmente in preparazione alle attività svolte in acque a rischio per presenza di ordigni o in operazioni di guerra sottomarina. Al fine di mantenere elevati standard di efficienza del poligono e per poter intensificare le sue attività, anche in risposta ai crescenti impegni internazionali, il personale del CSSN e palombari del Gruppo Operativo Subacquei (GOS) ha effettuato un sostanziale lavoro di

controllo, pulizia e calibrazione di tutto il parco sonde dell'impianto. A settembre 2025 sono riprese le attività a favore dei "battelli" e delle unità maggiori. Il sommergibile *Todaro* ha svolto il ruolo di "apripista", consentendo, peraltro, ai tecnici del poligono di verificare lo stato di efficienza dei sistemi. Nei mesi successivi, oltre alle varie calibrazioni a favore delle navi appartenenti alla 5ª Divisione Navale, sono stati collaudati gli impianti delle fregate missilistiche multiruolo *Schergat* e *Bianchi* e del pattugliatore d'altura (*Multi Purpose Combat Ship*) *Montecuccoli*. La SDD di Augusta opera a supporto di tutte le unità navali, di superficie e subacquee, della Marina Militare, nonché a favore, su richiesta, di assetti navali di Marine estere. In quest'ottica e con l'ulteriore finalità di aumentare le capacità di analisi del poligono, il CSSN ha promosso la progettazione di un nuovo parco sensori in multi-in-

fluenza, capace cioè di tracciare le principali grandezze fisiche di ogni mezzo navale in dotazione alla Forza Armata, misurandone le tracce acustiche, elettriche, di pressione e sismiche, oltre a quelle magnetiche, e analizzandone l'interazione nelle varie condizioni di impiego operativo. Il nuovo poligono sensori è la necessaria risposta alle moderne tecnologie di scoperta e attivazione degli ordigni di ultima generazione, siano essi mine navali o altri ordigni da offesa e difesa in grado di discriminare il bersaglio in base alle caratteristiche costruttive dello stesso. Il nuovo poligono offrirà, inoltre, la possibilità di analizzare e certificare l'impatto ambientale di mezzi navali di ogni tipologia, con particolare interesse e riguardo per i mezzi, sia militari che civili, che dovranno operare in modo continuativo in aree marine protette. Il nuovo poligono condividerà con l'attuale, la struttura: gli uffici dove

sono installati gli impianti del "vecchio" poligono e l'area a mare interdetta al traffico marittimo civile. La SDD di Augusta dispone anche della capacità di eseguire trattamenti magnetici, il deperming, sulle unità navali in ferro, con magnetismo residuo troppo elevato o prive di impianto di compensazione attiva, al fine di ridurre la segnatura magnetica. Il deperming è eseguito mediante una piattaforma dotata di generatori di campo magnetico da applicare alla "trave nave". Il poligono di Augusta rappresenta un unicum nel panorama nazionale e un centro di eccellenza per la sicurezza delle unità militari, aspetto indispensabile nella conduzione delle operazioni navali.

In apertura veduta di prora di una fregata durante i passaggi di calibrazione magnetica con rotta nord sulla base transit 18 metri, in corrispondenza della quale sono posti 13 sensori magnetometrici subacquei che rilevano la segnatura della nave



Fregata Martinengo, hangar di dritta. Luogotenente Mastrolillo spiega il funzionamento dell'alternatore e dell'eccitatrice di un diesel generatore

Capo Componente ENERGIA

«Ogni membro dell'equipaggio, indipendentemente dall'anzianità o dall'esperienza, ha un ruolo per il successo della missione»

di Fabrizio Giannico

“Dopo l'assemblea ci vediamo tutti in officina.” In un certo senso la mia giornata lavorativa a bordo del Martinengo iniziava con queste parole del primo luogotenente Felice Mastrolillo. Mi sembra ieri, eppure sono passati già due anni da quando ho lasciato il Martinengo per approdare nella redazione del Notiziario della Marina. Ma si sa, il lavoro in Marina è fatto di cicli che iniziano, finiscono ma sempre ti arricchiscono. Anche il luogotenente Mastrolillo sta per concludere il suo incarico di capo Componente Energia del Martinengo, un tempo noto come capo elettricista. Oggi il suo ruolo abbraccia responsabilità ben più ampie, che vanno oltre la mera gestione tecnica degli impianti di bordo.

Luogotenente, 32 anni di servizio sono un traguardo importante. Ci può raccontare come è cambiato il suo ruolo nel corso del tempo?

“Sicuramente, con l'ultima destinazione su una FREMM, ho assistito a un cambiamento radicale, sia dal punto di vista tecnologico che gestionale. Rispetto alle vecchie navi, come la classe Maestrale o il Mimbelli, l'automazione ha portato un grosso vantaggio ma ha anche richiesto un aggiornamento di competenze. Ho dovuto mettere da parte le vecchie conoscenze e avvicinarmi a un mondo nuovo, con una mentalità diversa.

Ma non è solo una questione tecnica, anche il rapporto umano con i collaboratori si è evoluto in modo significativo. Con il passare del tempo e con la crescita professionale ho imparato a gestire il personale. Ho compreso che la gerarchia non deve essere piramidale ma circolare, dove ogni membro del team si sente parte attiva del processo decisionale. Non si tratta di un rapporto distaccato tra superiore e sottoposto ma di un confrontarsi costante, dove il leader non è una figura predominante, ma un punto di riferimento e di attenzione per tutti.

Questo approccio mi ha permesso di entrare in sintonia con i miei colleghi, soprattutto con i più giovani, comprendendo le loro esigenze, i loro dubbi e le loro aspirazioni. Pur avendo figli della stessa età di molti dei miei collaboratori, ho cercato di mettermi nei loro panni, guidandoli non solo sul piano professionale, ma anche su quello umano e personale».

Quali le caratteristiche che deve avere un capo componente, sia a livello professionale che umano?

“A livello professionale, il capo componente deve essere colui che interviene laddove il personale non riesce a trovare una soluzione. Deve essere in grado di analizzare i problemi, identificare le cause e proporre soluzioni

efficaci, anche in situazioni di alta pressione o emergenza. Ma, soprattutto, deve saper fare equipaggio. Come dico sempre a tutti, anche il marinaio imbarcato da pochi giorni è un ingranaggio essenziale per far funzionare tutto il sistema, ovvero la nave.

Ogni membro dell'equipaggio, indipendentemente dall'anzianità o dall'esperienza, ha un ruolo per il successo della missione. Per questo il capo componente deve valorizzare ogni contributo, incoraggiando la collaborazione e la condivisione delle conoscenze.

Dal punto di vista umano, invece, le doti necessarie sono quelle di un padre di famiglia. Spesso dico di essere militare a casa e padre in servizio. Questo non significa dimenticare l'organizzazione gerarchica, che rimane un pilastro della vita militare, ma integrare l'umanità con il



dovere. Un capo non deve limitarsi a dare ordini; deve saper ascoltare, comprendere e guidare”.

A bordo la chiamano ‘il presidente’. Come mai questo soprannome e cosa comporta?

“Il titolo di ‘presidente’ deriva dal fatto che sono il sottufficiale più anziano a bordo del Martinengo. Superai un concorso interno quando ero capo di prima classe e questo mi ha permesso una carriera più rapida rispetto ad altri miei colleghi. Ma essere il presidente del quadrato sottufficiali non è un onore o un privilegio: è soprattutto una grande responsabilità. Significa essere a disposizione di tutti, non solo del mio servizio, ma anche degli altri Reparti. In particolare ho avuto l’opportunità di interagire con i sottufficiali e con i graduati. Il mio obiettivo è sempre quello di creare un ambiente sereno, collaborativo e motivante, dove ognuno si senta valorizzato e parte di un progetto comune. Questo ruolo mi permette di coordinare attività trasversali, garantendo che i Servizi a bordo funzionino in sinergia. In un contesto come quello navale, dove ogni dettaglio può fare la differenza, la collaborazione tra i vari Reparti è fondamentale per il successo delle operazioni. Io ho cercato di essere il collante di questo processo, assicurandomi che ogni voce fosse ascoltata e ogni esigenza considerata.”

C’è un aneddoto che ricorda con particolare piacere?

“Ce ne sono tanti, ma se dovessi sceglierne uno, la missione Atalanta è sicuramente il periodo che ancora oggi ricordo con più affetto e nostalgia. Quella missione, che si è svolta nell’ambito dell’operazione anti-pirateria al largo delle coste della Somalia, è durata sei mesi e, nonostante le difficoltà oggettive come lontananza da casa, le condizioni climatiche non favorevoli, i turni di lavoro



«Ho compreso che la gerarchia non deve essere piramidale ma circolare, dove ogni membro del team si sente parte attiva del processo decisionale. Non si tratta di un rapporto distaccato tra superiore e sottoposto ma di un confrontarsi costante, dove il leader non è una figura predominante, ma un punto di riferimento e di attenzione per tutti»

intensi, siamo riusciti a creare un clima sereno, coeso e quasi familiare. L’equipaggio, nonostante queste difficoltà, ha affrontato il lavoro con professionalità, dedizione e spirito di squadra. È stato un periodo faticoso ma anche gratificante. Abbiamo lavorato molto, a volte in condizioni difficili, ma la coesione del gruppo e la volontà di portare a casa un risultato importante hanno fatto la differenza. Ancora oggi, quando ci ritroviamo a parlare di quel periodo, sorridiamo. È stato un momento in cui abbiamo dimostrato di essere un equipaggio unito, capace di superare qualsiasi ostacolo”.

Ci sono stati momenti di difficoltà durante questi anni?

“La Componente Energia, essendo parte del Servizio Sistema Nave, ha come compito principale quello di garantire il funzionamento di tutti gli impianti e gli apparati che permettono alla nave di operare al massimo delle sue capacità. Durante la navigazione, ma anche durante le soste in porto, abbiamo dovuto gestire guasti, manutenzioni

straordinarie e interventi di emergenza per assicurare che tutto fosse sempre efficiente e pronto all’uso. Questo ha spesso sottratto tempo al personale per momenti di recupero psico-fisico e relax ma, grazie alla coesione del gruppo e alla dedizione di ognuno, siamo sempre riusciti ad affrontare anche le situazioni più complesse. Grazie al lavoro di squadra, alla competenza dei miei collaboratori e a una gestione oculata delle risorse, siamo riusciti sempre a risolvere i problemi che si sono presentati. È stato un periodo di grande soddisfazione professionale che ha dimostrato come, anche sotto pressione, la collaborazione e la preparazione possano fare la differenza”.

A fine agosto sbarcherà per un incarico a Taranto. Cosa vuole dire ai suoi colleghi che hanno condiviso con lei questi anni?

“Voglio dire loro che il lavoro che hanno scelto non è facile. Richiede forza di volontà, sacrifici e dedizione. Ci sono momenti in cui la fatica e la lontananza da casa possono pesare ma se si trova il giusto equilibrio e si lavora con passione e impegno, questo mestiere dà enormi soddisfazioni, sia dal punto di vista professionale che umano. Questa ultima destinazione a bordo è stata la conclusione di un percorso di crescita continua. Ho avuto la fortuna di gestire persone straordinarie e ogni giorno con loro è stato un arricchimento. Non li considero una seconda famiglia, per me sono l’altra mia famiglia, parallela a quella che a terra mi sostiene ogni giorno. Abbiamo condiviso successi, difficoltà, momenti di gioia e di fatica e questo ha creato un legame indissolubile. Per questo posso dire che la nave non è la mia seconda casa, ma l’altra mia casa. Anche quando assumerò il mio nuovo incarico saprò che, in un certo senso, una parte di me resterà sempre sul Martinengo, insieme a loro”.





VENEZIA 6-8 OTTOBRE 2026



FROM REGIONAL WATERS TO GLOBAL INFLUENCE

Generating effects across the midland seas of the world

Temi SFIDE e prospettive

Il mare non è soltanto uno spazio geografico: è il luogo in cui si incontrano commercio, tecnologia, sicurezza e competizione strategica

di Antonio Miglietta - capitano di corvetta, project team

Nel mondo contemporaneo, il mare non è soltanto uno spazio geografico: è il luogo in cui si incontrano commercio, tecnologia, sicurezza e competizione strategica. Attraverso i mari transitano le rotte che sostengono l'economia globale; sui fondali scorrono le infrastrutture che garantiscono la connettività digitale; nelle acque regionali si misurano ambizioni geopolitiche, interessi economici e nuove forme di potere.

È da questa consapevolezza che prende forma il XV Trans-Regional Seapower Symposium, dedicato al tema "From Regional Waters to Global Influence: Generating

Effects across the Midland Seas of the World".

L'assunto che guida la riflessione è semplice ma fondamentale: i cosiddetti "mari di mezzo" – gli spazi marittimi regionali nei quali si concentrano interessi economici, strategici e politici spesso concorrenti – non rappresentano più scenari periferici o circoscritti. Al contrario, sono oggi nodi strategici dai quali possono originare effetti capaci di influenzare equilibri politici, economici e militari su scala globale. Una crisi locale può interrompere flussi commerciali internazionali; una minaccia alle infrastrutture critiche sottomarine può produrre

conseguenze ben oltre l'area interessata; una tensione regionale può contribuire a ridefinire alleanze e strategie di sicurezza.

Comprendere il mare contemporaneo significa quindi comprendere le connessioni che legano dinamiche regionali e trasformazioni globali. È lungo questa direttrice che si sviluppa l'intero percorso del Simposio.

I lavori si apriranno con una riflessione sulle principali dinamiche geopolitiche che caratterizzano gli spazi marittimi contemporanei, analizzando come competizione globale e rivalità regionali tendano sempre più a sovrapporsi e a influenzare i nuovi equilibri internazionali. A partire da questo quadro, il dibattito si concentrerà sulle forme di cooperazione necessarie per affrontare sfide che superano i confini nazionali e regionali, evidenziando il ruolo della collaborazione tra alleanze, organizzazioni e partner strategici nel promuovere sicurezza e stabilità. L'attenzione si sposterà quindi sul mare come infrastruttura essenziale della globalizzazione, approfondendo il legame tra sicurezza degli spazi marittimi, resilienza delle catene di approvvigionamento, protezione delle infrastrutture critiche e continuità dei flussi economici ed energetici. In questo contesto verranno analizzate anche le trasformazioni in atto nell'Artico, una regione che sta assumendo una crescente rilevanza strategica in ragione dell'apertura di nuove rotte, dell'accesso a risorse naturali e dell'intensificarsi della competizione tra attori internazionali.

La seconda giornata sarà dedicata agli strumenti necessari per affrontare queste sfide.

Saranno esaminate l'evoluzione delle capacità navali e le esigenze di adattamento delle Marine in un ambiente operativo sempre più interconnesso, complesso e dinamico. Al centro della riflessione vi saranno il contributo dell'innovazione tecnologica e industriale, l'integrazione di nuove soluzioni operative e la capacità di mantenere una presenza efficace e credibile nei diversi scenari marittimi.

Particolare attenzione sarà riservata all'Intelligenza Ar-

tificiale, considerata uno dei principali fattori destinati a influenzare il futuro del potere marittimo. Dalle modalità decisionali all'impiego operativo delle forze, fino alla gestione della competizione strategica, l'AI apre nuove opportunità ma pone anche interrogativi rilevanti in termini di affidabilità, resilienza, interoperabilità e controllo dell'escalation.

Il Simposio si concluderà con una riflessione sulla dimensione umana, riconoscendo come leadership, formazione e capacità di adattamento continuino a rappresentare il fattore decisivo per affrontare la crescente complessità dell'ambiente strategico contemporaneo. Per quanto avanzate possano diventare le tecnologie, saranno sempre le persone a interpretare il contesto, assumere decisioni e guidare il cambiamento.

Nel loro insieme, le sessioni del XV Trans-Regional Seapower Symposium compongono una riflessione organica sul futuro del dominio marittimo.

A dare profondità e respiro internazionale al dibattito contribuiranno i Capi di Marina, autorevoli esponenti delle istituzioni, del mondo accademico, dell'industria e dei think tank provenienti dalle diverse regioni marittime del mondo, chiamati a confrontarsi sulle principali dinamiche strategiche che stanno ridefinendo gli equilibri globali.

Un percorso che parte dai mari regionali per comprenderne gli effetti globali, attraversando i temi della geopolitica, della cooperazione, della sicurezza dei flussi, dell'innovazione e dello sviluppo delle capacità navali, fino ad arrivare al ruolo imprescindibile del fattore umano.

In un'epoca nella quale gli effetti generati in un singolo spazio marittimo possono propagarsi rapidamente su scala globale, il mare si conferma non solo come ambiente operativo, ma come una delle principali chiavi di lettura del sistema internazionale contemporaneo.

Comprenderne le dinamiche significa comprendere le sfide che plasmeranno la sicurezza, la prosperità e la stabilità del XXI secolo.



Vele d'epoca e FORMAZIONE

*XXV Argentario Sailing Week: cultura del mare a bordo del Palinuro,
Corsaro II, Chaplin, Artica II e Penelope*

di Alessandro Busonero - foto di Marco Solari

La temperatura supera i 30°. Il sole brucia, ma ogni velista attende solo lei: la brezza termica, il vento che gonfia le vele e sospinge le imbarcazioni nel campo di regata. In pratica - per saperne di più - la brezza è uno scambio termico tra la terra ed il mare tipica delle coste. Il sole durante il giorno scalda la terra e l'aria calda prodotta e più leggera, si solleva. Ne consegue che l'aria più fresca e pesante del mare, si "spinge", sotto queste masse di aria calda. Questo avviene di norma, con una regolarità sorprendente e raggiunge il suo massimo poco dopo che il sole giunge nello zenith, cioè nel momento più caldo della giornata. L'intensità di questa brezza, chiamata di mare, cresce con l'aumentare della temperatura. La brezza termica nel mare prospiciente Porto S. Stefano si è stabilizza intorno alle 12.00/13.00, direzione da Ovest (ponente) dando la possibilità al Comitato di Regata di posizionare il campo boe e far suonare la sirena di inizio regata per ciascuna delle numerose classi veliche.

Ponente teso (12/16 nodi) nella prima e nella seconda prova, una terza giornata più leggera (4/9 nodi), prima del gran finale con il classico triangolo olimpico, con vento tra 10 e 15 nodi e mare quasi piatto. Condizioni ottimali per chi ama la vela e mettersi alla prova.

Ed è con questa premessa meteo-marina che la XXV Argentario Sailing Week - Miramis Trophy ha preso il largo issando le vele al vento per il suo "Silver Jubilee" (25^a edizione) con una rappresentanza di assoluta rilevanza della Marina Militare: la goletta Palinuro, ormeggiata al molo Garibaldi di Porto S. Stefano e il Corsaro II, Chaplin, Artica II e Penelope quali imbarcazioni regatanti. La manifestazione sviluppata su quattro giornate di regate è stata organizzata dallo Yacht Club Santo Stefano, ha fatto dell'Argentario un polo d'attrazione della vela d'epoca, mettendo in mare imbarcazioni che coprono 129 anni di storia dello yachting mondiale: oltre 50 gli yacht classici e d'epoca da 10 nazioni in mare sono stati calcolati come l'equivalente di 3.478 anni complessivi di storia della vela e dell'architettura navale. Tra questi, alcuni bellissimi centenari: Cariad (1896), alle centenarie Halloween

Porto Santo Stefano, defilamento e resa degli onori di Artica, Penelope, Chaplin e Corsaro II a dritta della goletta Palinuro.

(1926), Margaret (1925) e Marilee (1926), passando per le Fighting Forties Chinook (1916) e Rowdy (1916). Più di 1.000 tra armatori, equipaggi e operatori su quattro giornate di regata, dal 25 al 28 giugno. L'avvio della manifestazione è iniziato nella Sala Consiliare del Comune di Monte Argentario con la cerimonia di benvenuto.

Lo scambio di guidoni e crest tra il comandante di Palinuro, capitano di fregata Gianluca Montella, il Sindaco Arturo Cerulli e il presidente dello Yacht Club Santo Stefano Alessandro M. Rinaldi ha evidenziato il rapporto istituzionale tra il territorio e la Marina Militare. Al briefing per gli skipper il commodoro Marco Poma e il Comitato di Regata hanno delineato i criteri di regata.

“Dal punto di vista tecnico il campo impostato con triangolo olimpico ha richiesto ai team un lavoro preciso sulle vele e sulle regolazioni di bordo: le prove hanno messo alla prova le capacità di bolina, la gestione di lasco e poppa e l'abilità nel leggere le piccole variazioni di vento vicino alla costa. Per gli scafi d'epoca ogni manovra è stata una combinazione di memoria progettuale e interventi contemporanei sulle drizze, sui paterazzi e sugli angoli d'albero, elementi che hanno reso visibile il confronto tra soluzioni di epoche diverse”.

La regata finale è avvenuta su un triangolo olimpico in grado di sfruttare al meglio le caratteristiche tecniche degli scafi costruiti tra la fine dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento. Il percorso di circa 14 miglia, ha compreso un lato di bolina di tre miglia, due lati di lasco, un secondo lato di bolina e una bolina di poppa. L'Argentario Sailing Week 2026 si è conclusa nel pomeriggio di domenica 28 giugno con le premiazioni degli equipaggi e nella mattinata la partenza del Palinuro che ha accolto durante la sosta oltre 3.200 visitatori. La tradizione marinairesca della Marina ha fatto sì che Artica II, seguita da Penelope, Chaplin, Corsaro II abbiano defilato sottobordo al Palinuro in linea di fila seguite dalle imbarcazioni d'epoca presenti.

Il defilamento da poppa, con gli equipaggi schierati in coperta, ha assunto un valore del tutto particolare, mettendo in risalto le tradizioni marinairesche di cui la Marina è custode. Tradizioni alle quali la risposta anche degli equipaggi anglo statunitensi non si è affatto attendere con i “Cheering Ship” (i tre evviva): “Hip, Hip...” e l'intero equipaggio in coro “Hooray, Hooray, Hooray !”

Così alcuni dei protagonisti:

Contrammiraglio Roberto Bottazzi Schenone, Capo Ufficio Vela della Marina

Quali sono le peculiarità delle 4 imbarcazioni della Marina presenti?

“Potrebbero sembrare barche simili perché appartengono più o meno allo stesso periodo, fine anni '50 inizio anni '60 tranne il Chaplin che è un po' più giovane. Fondamentalmente hanno tutte caratteristiche diverse perché sono state costruite per scopi diversi.

Cosa accomuna tutte le imbarcazioni e lo sport velico Marina Militare?

“Accomuna lo spirito, la passione per la vela, l'andar per mare e la passione per queste barche che hanno un loro fascino, una loro anima che solo chi le vive riesce a percepire”.

Alessandro M. Rinaldi, Presidente dello Y.C.S.S.



“Sono lieto di esprimere profonda soddisfazione per la partecipazione della Marina Militare all'Argentario Sailing Week, organizzata dal nostro Yacht Club. La presenza del Palinuro, unitamente alla prestigiosa flotta di Marivela: Corsaro II, Chaplin, Penelope e Artica II, ha conferito un elevato valore istituzionale all'evento.

La possibilità di presentare l'eccellenza e l'immagine della Marina, anche a un pubblico internazionale ha suscitato un forte senso di orgoglio nazionale, in particolare tra noi italiani, per la nostra ricca tradizione nautica. L'evento, svoltosi a Porto Santo Stefano, ha offerto uno spettacolo di rara bellezza, contribuendo a nobilitare e a rendere indimenticabile l'esperienza per tutti i partecipanti”.

Gian Luigi Cantini, capitano di fregata, Comandante Chaplin

“Far parte di un equipaggio di una barca a vela e viverne il contatto diretto con il mare, il vento, le mutevoli situazioni meteorologiche sono uno dei più efficaci banchi di prova per un uomo o una donna che ha scelto il mare come professione. Vedere gli aspiranti guardiamarina, al terzo anno dell'Accademia Navale, imbarcare e giorno dopo giorno assumere e confrontarsi con precise responsabilità e compiti mi fa ricordare il lungo percorso che ho seguito anche io in oltre trenta anni di carriera.

È sul legno di teck della coperta di imbarcazione come il Chaplin che si incomincia a maturare la consapevolezza di cosa significhi andar per mare e averne sempre rispetto.”

Bartolomeo Mazza, capitano di Corvetta, comandante del Corsaro II

“Sono stati quattro giorni di regata intensi, sfidanti per noi e per tutto l'equipaggio, formato dall'equipaggio fisso del Corsaro II, dagli allievi ufficiali dell'Accademia Navale che sono in formazione, ovvero un gruppo di aspiranti

guardiamarina del terzo anno e ufficiali ruoli speciali che stanno terminando il loro corso di formazione”.
Il Corsaro si è preso anche delle belle soddisfazioni con due riconoscimenti:
“Siamo stati terzi classificati nella nostra categoria dei “Classici” e poi ci siamo classificati al primo posto come imbarcazione yawl tra tutti i regatanti della Sailing Week”.

Angelica Fornasari, aspirante guardiamarina (imbarcata sul Chaplin)
Tra gli incarichi di bordo qual è quello che preferisci o quello che preferirai prendere a pieno titolo?
“Preferisco il tattico perché studiare il percorso di regata e quando effettuare determinate manovre mi trasmette un forte senso di responsabilità come un significato emotivo concreto. Un giorno vorrei essere il tattico o addirittura il comandante che ascolta un bravo tattico”.

In banchina, a godersi l’atmosfera unica della vela, anche i genitori di Angelica
Maurizio, il papà
Qual è l’emozione di essere in banchina e vedere una nave con il jack della Marina che ritorna e sapere che Angelica a bordo fa parte dell’equipaggio?
Ho fatto una corsa per vedere il rientro del Chaplin. Ed è davvero un’emozione pensare che Angelica sia membro dell’equipaggio.
Federica, la mamma
Qualche consiglio a qualche mamma che ha una figlia che vorrebbe entrare in Marina?
Consiglio di mollare tutte le ansie, le preoccupazioni che assillano tutti i genitori di fronte ad una scelta così singolare. Angelica ci ha fatto ricredere.



Restaurati due **CLAUDUS** del Vespucci

Prima di lasciare l'Italia, il Comando di bordo, ha coinvolto due tra i più prestigiosi istituti di restauro e conservazione italiani per un'intervento straordinario su due dipinti storici del pittore di Marina Rudolf Claudus presenti nella Sala Consiglio:

l'Istituto Centrale per il Restauro di Roma e l'Opificio delle Pietre Dure di Firenze.

Il Notiziario della Marina non poteva mancare questo appuntamento con dei veri e propri Maestri della conservazione del patrimonio culturale e artistico.

A loro la parola.

Istituto Centrale per il Restauro

di Maria Cristina Lanza, funzionario restauratore conservatore ICR

Tra il 2025 e il 2026 l'Istituto Centrale per il Restauro (ICR) di Roma ha avviato una collaborazione con la Marina Militare finalizzata al restauro del dipinto Lo sbarco di Cristoforo Colombo a El Salvador, conservato nella Sala consiglio dell'Amerigo Vespucci. Firmata e datata in basso a destra, l'opera è stata eseguita nel 1931 dal pittore Rudolf Klaudus (1893-1964) che a compimento del dipinto decise di italianizzare il proprio nome, includendo anche il riferimento alla numerazione degli anni dell'era fascista ("Rodolfo Claudus 31 Anno IX").

L'artista, di origine austriaca, nacque in una famiglia segnata da una grande tradizione militare: il padre, infatti, era un ufficiale dell'esercito, mentre lo zio era ammiraglio nella Marina dell'impero austro-ungarico. Seguendo le orme familiari, anche Rudolf entrò giovanissimo nell'Accademia Navale, dove conseguì la nomina di ufficiale e una laurea in ingegneria navale. Ma, spinto da una forte attitudine artistica, nel 1918 decise di congedarsi per dedicarsi pienamente alla pittura. La sua carriera fu segnata da una longeva collaborazione con la Marina Militare Italiana che durò circa quarantasei anni, fino alla sua morte nel 1964. Collocata nella Sala del Consiglio della nave, sulla paratia rivolta a poppa, l'opera è inserita in una boiserie e fissata ad un pannello ligneo mobile posto a copertura di uno schermo televisivo.

Come molte altre opere dell'autore, il dipinto raffigura le avventure di illustri personaggi storici che si sono distinti in mare; al centro della raffigurazione vediamo, infatti, Cristoforo Colombo e il suo equipaggio in procinto di sbarcare a El Salvador. La composizione è vivace e i personaggi rappresentati, così come i dettagli del paesaggio, sono resi con grande immediatezza grazie a pennellate veloci e poche macchie di colore. Il pittore era solito impiegare colori puri e brillanti, impastati sulla tavolozza con una spatola e successivamente applicati sulla tela con rapidi tocchi. Prediligeva colori ad olio di marche olandesi e tedesche che, nel caso de Lo sbarco di Cristoforo



Colombo a El Salvador, ha applicato su una tela di fattura industriale dotata di una preparazione bianca di tipo commerciale. Le indagini diagnostiche eseguite dal Laboratorio di Chimica dell'ICR hanno identificato la presenza di un legante oleoso e di una preparazione a base di solfato di bario, solfato di calcio e calcite.

Il restauro eseguito dall'allievo Daniele Francabandiera (foto a sinistra) è stato svolto nell'ambito dell'attività didattica prevista dal percorso di studio in Conservazione e Restauro dei Beni Culturali, presso il Laboratorio di Restauro dei materiali dell'arte contemporanea dell'ICR. L'intervento si è articolato in diverse fasi e ha previsto inizialmente un momento di studio e ricerca, al fine di ricostruire la storia conservativa del manufatto, analizzarne i materiali costitutivi e definire le metodologie di intervento più idonee. In merito alla storia del dipinto, le uniche notizie reperibili sono state tramandate oralmente all'interno dell'ambiente della Marina. Dalle informazioni raccolte presso l'Archivio Storico della Marina, sappiamo che l'opera in origine decorava gli interni della nave Cristoforo Colombo, dalla quale venne prelevata al momento della cessione della nave all'Unione Sovietica nel 1949. La collocazione sulla parete rivolta all'esterno, tra le due porte che affacciano sul giardinetto di poppa, ha sicuramente influito sui fenomeni di degrado presentati dal dipinto al momento dell'arrivo presso il nostro laboratorio. Le problematiche principali erano a carico degli strati pittorici, i quali avevano risentito degli sbalzi di temperatura e umidità presenti a bordo, mostrando diffusi problemi di adesione, con sollevamenti accentuati e lacune, prevalentemente localizzati in corrispondenza delle corpose pennellate del mare. Il particolare sistema di ancoraggio del manufatto al pannello di contenimento e la sua funzione "mobile", inoltre, avevano determinato delle sollecitazioni sulla tela, su cui era visibile una leggera impressione del telaio.

Dopo aver smontato la struttura lignea e rimosso la tela dalla cornice, si è ritenuto indispensabile intervenire secondo un criterio di priorità, dettato dallo stato di urgenza. Si è scelto, dunque, di eseguire in via preliminare la riadesione di tutte le porzioni di pellicola pittorica sollevate, tramite l'iniezione localizzata di un adesivo a base di un polimero sintetico in emulsione acquosa.

A seguito di una pulitura superficiale, l'intervento ha previsto la stuccatura e il ritocco delle lacune degli strati pittorici, al fine di restituire continuità al dipinto e recuperare la leggibilità. La superficie materica del tessuto pittorico ha richiesto un'attenzione particolare nella fase di stuccatura, dove si è provveduto a ricreare tridimensionalmente la texture originale, tramite un'accurata modellazione dello stucco. La presentazione estetica è stata ultimata tramite una reintegrazione pittorica eseguita con colori ad acquerello, di comprovata reversibilità e stabilità, impiegando la tecnica del tratteggio per rendere riconoscibile il ritocco a distanza ravvicinata.

Date le discrete condizioni conservative del dipinto e la sua realizzazione recente, il restauro è stato svolto secondo un criterio di minimo intervento, volto alla risoluzione delle problematiche specifiche a carico della pellicola pittorica, evitando trattamenti diffusi e generalizzati. In questo modo è stato possibile stabilizzare e restituire continuità agli strati pittorici, ripristinando la piena fruibilità dell'opera.

Opificio delle Pietre Dure

di Alessandro Busonero

Emanuela Daffra, Soprintendente dell'Opificio delle Pietre Dure
Intervenire su un'opera artistica, significa assumersi delle grandi responsabilità. In tre parole come si vive quest'approccio?

Ricerca; rispetto e discrezione che ritengo alla base di qualsiasi intervento. Queste parole hanno una radice comune nella consapevolezza che sempre, quando si restaura un'opera, abbiamo a che fare con un oggetto unico, irripetibile e il nostro compito è fare sì che arrivi alle 'future generazioni' come recita l'articolo 9 della nostra Costituzione. Va quindi compreso nella sua storia e nei suoi materiali, che ci raccontano non solo di sé ma anche del mondo, dell'epoca, della civiltà da cui vengono, della sensibilità di chi li ha realizzati.

Sandra Rossi, direttore del settore di restauro dei dipinti su tela e tavola

Nave Vespucci è anche ambasciatrice dell'italianità nel mondo e rappresenta bene il patrimonio culturale e non solo...del nostro Paese. Quale messaggio vorrebbe che questo intervento portasse con sé?

Sono certa che il nostro intervento di restauro troverà piena valorizzazione a bordo perché entrambe le nostre Istituzioni, esprimono nel mondo l'immagine della grande professionalità italiana, del saper fare innovazione nel rispetto della storia. La passione e la professionalità ci accomunano. La cultura del restauro italiana è apprezzata in campo internazionale, per la qualità esecutiva e per l'elaborazione teorica che ci contraddistingue, perché il restauro è un'attività complessa e ogni nostro intervento è un progetto di ricerca. Il messaggio che vorremmo esprimere anche attraverso questo restauro è quello del dialogo tra discipline, di una visione di ampio respiro tra riflessione, metodo, ricerca e innovazione. Come il Vespucci, inoltre, con la Scuola di Alta Formazione e di Studio per restauratori svolgiamo un ruolo fondamentale nella formazione dei futuri professionisti, rappresentiamo la tradizione che si rinnova per il futuro.

Oriana Sartiani, restauratore conservatore, direttore tecnico Settore dipinti su tela e tavola

1931-2026: in 95 anni questo quadro di Claudus ha compiuto due volte il giro del mondo, quale è stato lo stato di conservazione che ha trovato?

L'esame dell'opera, ancora incorniciata sulla boiserie, ha però messo in evidenza una serie di fragilità degli strati pittorici che bene hanno giustificato la richiesta dell'intervento di restauro. Ad un esame più ravvicinato, sono stati infatti riscontrati sollevamenti localizzati che denunciavano la perdita di adesione del colore, tanto che in una piccola porzione era già andata persa. Nell'angolo inferiore a destra erano inoltre presenti delle ondulazioni della tela particolarmente evidenti nella visione a luce radente.

Quanto l'ambiente marino ha influito sullo stato di conservazione?

In assenza di dati di rilevamento di umidità relativa e temperatura dell'ambiente di conservazione del dipinto, risulta difficile comprendere quanto sia da imputare al microclima

e quanto invece a una serie di altre tipologie di sollecitazioni. Di sicuro, le inevitabili fluttuazioni, pericolose soprattutto se repentine, dei valori di umidità e temperatura che possono verificarsi durante la navigazione a latitudini con clima fortemente diversificato, possono comunque mettere a rischio la conservazione dell'opera. Se si pensa però che il dipinto ha effettuato, nei suoi 95 anni di età, per due volte il giro del mondo, sembra mostrare una sua intrinseca stabilità. Auspicabile sarebbe comunque una campagna di rilevamento microclimatico su un lungo periodo, associata a controlli periodici dello stato di conservazione.

Caterina Toso, funzionario restauratore conservatore, Settore di dipinti su tela e tavola

Lei è intervenuta sul dipinto. Cosa ha pensato quando ha visto il quadro?

Ho pensato...e questo dipinto da dove viene? Talmente particolare e suggestivo ... Mi ha incuriosito!

In breve ci descrive i punti salienti dell'intervento?

È un dipinto di nemmeno cento anni che ha vissuto una vita intensa! Con tracce evidenti di un restauro pregresso e qualche piccolo incidente di percorso, tipico dei dipinti conservati in ambienti vissuti. Si rendeva assolutamente necessario il ritensio-



In foto sopra, Firenze, Opificio delle Pietre Dure, Caterina Toso durante l'intervento di restauro sulla superficie pittorica di riordino cromatico di alcune svelature del colore della tela di Claudus.

"I due dipinti di Rudolf Claudus sono nella Sala Consiglio, dopo gli interventi dell'Opificio delle Pietre Dure di Firenze e dell'Istituto Centrale per il Restauro di Roma che hanno riportato alla luce dettagli e cromie originarie.

Le due tele sono testimonianza della tradizione e dell'identità della Marina Militare e della marineria italiana, nonché segno tangibile della tutela del patrimonio storico-artistico e il profondo legame tra arte e tradizione navale".

Non nascondo che ha fatto un certo effetto osservare per molti mesi le paratie lasciate "nude", spogliate dei 2 dipinti. L'aspettativa era alta, ma il risultato visibile e tangibile al rientro dei due quadri ha superato ogni attesa.

Capitano di vascello Falica Nicasio, comandante di nave Amerigo Vespucci



parzialmente bloccato da una stesura di materiale di restauro alterato e irrigidito, con un parziale recupero dell'andamento irregolare delle tensioni prodotte dal colore sulla tela; inoltre, il ripristino di una mancanza accidentale di colore sul fondo chiaro del cielo. È stata fatta anche una leggera pulitura della superficie pittorica e il riordino cromatico di alcune svelature del colore. Infine, è stato impostato un sistema di protezione del retro del dipinto, per isolarlo dal fondo della boiserie che lo ospita, attenuando gli scambi termoisolmetrici e ad ulteriore sostegno della tela dipinta, in caso di urti accidentali.

Quali sono le caratteristiche tecniche di questo olio su tela?

Impressiona l'immediatezza di questa pittura. La rapidità della pennellata larga e carica di colore che disegna e delinea in un solo gesto, forme, figure, spazi. Le indagini hanno rilevato praticamente l'assenza di disegno preparatorio, se non qualche tratto dato a pennello per l'impostazione prospettica. Sulla tela, preparata industrialmente, si alternano aree cariche di colore ad altre con pennellate fluide e più tirate. Di lui si dice: "Dipinge più quadri contemporaneamente: mentre una tela asciuga, un'altra nasce... per poi tornare a quella prima... eliminando le soste d'attesa. Ma non è mai casuale o superficiale: ogni opera è «scritta» nella sua mente". Completamente calato nella realtà che dipinge, Claudus con guizzi di colore rapidi e sicuri, traccia forme e fisionomie che hanno anche una introspezione psicologica nei volti e nei gesti. È molto coinvolgente.

Dal 26 marzo i quadri sono tornati alla loro collocazione originale e direi in splendida forma.





Circolo Ufficiali «Vandone»

*Servizi per le famiglie, convivialità e impegno concreto
per il sociale nel cuore di Augusta*

*Di Giorgia Caminiti**

La nascita del Circolo Ufficiali è legata allo sviluppo della base navale di Augusta databile intorno agli anni Trenta. Con la realizzazione delle principali infrastrutture militari della zona, nacque l'idea di un comprensorio dedicato alla vita sociale degli Ufficiali e soprattutto delle loro famiglie. I successivi eventi della Seconda guerra mondiale segnarono profondamente l'area: dopo lo sbarco alleato del luglio 1943, gli edifici furono utilizzati prima dalla Royal Navy e in seguito da altre realtà militari e civili. Terminato

il conflitto, il comprensorio tornò alla Marina Militare e così, nel 1951 il Circolo riprese la propria attività, ereditando il nome «Vandone», in memoria del comandante Paolo Vandone, scomparso il 26 agosto 1925 con 47 uomini d'equipaggio del sommergibile Veniero. La struttura offre numerosi servizi finalizzati al benessere ed alla vita sociale e ricreativa dei suoi frequentatori. Al piano terra si trova il ristorante, mentre ai piani superiori i sedici alloggi della foresteria: dieci bilocali e sei camere matrimoniali.

Gli ampi saloni sono frequentemente interessati da conferenze, eventi sociali, ricevimenti e attività culturali, mentre gli spazi dedicati al tempo libero comprendono biblioteca, sala TV, sala giochi e un campo da tennis. All'esterno, il gazebo immerso nel verde diventa nei mesi estivi il luogo ideale per incontri culturali, colazioni di lavoro e momenti conviviali. Tra le iniziative più significative degli ultimi anni vi è il progetto dedicato agli studenti nell'ambito dei Percorsi per le Competenze Trasversali e per l'Orientamento (PCTO). Il 20

marzo 2025 è stata firmata la prima convenzione tra il Circolo Ufficiali e l'Istituto Professionale Alberghiero «Guglielmo Marconi» di Augusta. A questa iniziativa si è affiancata la collaborazione con l'Istituto Professionale «P. Calleri», indirizzo alberghiero di Marzamemi-Pachino (RG). Ad oggi 34 studenti delle classi IV e V hanno avuto la possibilità di svolgere periodi di formazione pratica di due settimane presso le strutture del Circolo. Qui i ragazzi sperimentano il lavoro in sala, in cucina e nell'accoglienza degli ospiti, mettendo in pratica le competenze apprese a scuola e avvicinandosi ad un mondo professionale vivo e stimolante. Accanto alla formazione degli studenti, il Circolo è impegnato anche in un importante progetto di inclusione sociale. Il 26 settembre 2025 è stato infatti firmato un protocollo d'intesa con l'associazione «20 Novembre 1989» Onlus di Augusta per l'avvio del progetto «ColazioniAMO». L'iniziativa prevede l'organizzazione di colazioni solidali durante le quali ragazzi con disabilità gestiscono il servizio, occupandosi dell'accoglienza degli ospiti, delle

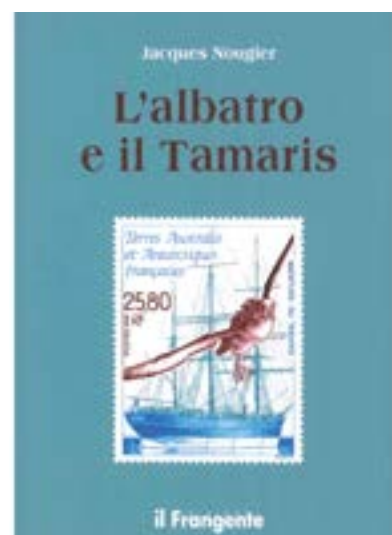
ordinazioni e della preparazione delle colazioni, servendo al tavolo con estrema bravura ed interagendo con gli ospiti con coinvolgente entusiasmo. Anche le famiglie dei ragazzi evidenziano il valore umano e formativo dell'iniziativa. Marcella, madre di uno dei partecipanti, esprime la propria gratitudine: «Come mamma ringrazio la Marina. Senza la disponibilità del Circolo tutto questo non sarebbe stato possibile. Stare accanto a voi marinai ci trasmette un forte senso di concretezza e di appartenenza: quello spirito di equipaggio che nasce a bordo delle navi, dove ciascuno sa di poter contare su chi gli è accanto. È emozionante vedere questi ragazzi crescere, acquisire sicurezza e scoprire le proprie capacità. Ognuno di loro ha una potenzialità che emerge... e ad essere sincera non pensavo un potenziale unico che mio figlio sarebbe stato capace di tutto questo...». Se il Circolo ha saputo attraversare generazioni mantenendo viva la propria identità, molto lo si deve al personale civile che lavora nella struttura, rappresentando una pre-

ziosa linea di continuità nel tempo. Angela Lauretta, con 45 anni di servizio: «Questo lavoro ci unisce perché si lavora tutti per un obiettivo comune». Per il cuoco Giuseppe Pollara, da 25 anni al Circolo, il segreto è semplice: «Qui siamo una famiglia». Mattia Barone, assistente tecnico di 28 anni, racconta: «Sono stato accolto subito come uno di casa. «Dopo quasi novant'anni di storia, il Circolo Ufficiali di Augusta continua a evolversi senza perdere la propria identità. Un luogo che, nell'alveo delle migliori tradizioni della Marina Militare, si prefigge di offrire una costante occasione di incontro e di convivialità. Sotto la guida dell'Ente Circoli, sono state intraprese innumerevoli iniziative dando anche opportunità di crescita a quei giovani che rappresentano il vero motore di ogni attività. I riscontri positivi di chi frequenta il Circolo rende me e i miei collaboratori, orgogliosi di lavorare e rappresentare il Circolo Ufficiali di Augusta». Così il Presidente Torre.

**tenente di vascello (infrastrutturale)*



L'albatro e il Tamaris di Jacques Nougier



Editore: il Frangente, 2017.
Tradotto in italiano nel 2024
Autore: Jacques Nougier
Pagine: 147 con foto b/n
Costo: 16 Euro

Oggi la navigazione può contare sulla tecnologia, e ciò che un tempo era un ostacolo insormontabile spesso si risolve con un semplice click. Questo libro, invece, vi porterà in un'epoca in cui l'uomo affrontava il mare e le intemperie con coraggio e ingegno, tra storie e curiosità che sembrano quasi incredibili. Era il 28 novembre 1886 quando il Tamaris, un clipper di 47 metri con tre alberi e un equipaggio di tredici marinai francesi, salpò da Bordeaux diretto alla Nuova Caledonia con un carico di merci. Dopo quattro mesi di navigazione, a causa di una fitta nebbia e carte nautiche inaffidabili, la nave si arenò contro gli scogli delle isole Crozet, in pieno Oceano Indiano.

L'equipaggio, illeso, raggiunse l'Île aux Cochons con due scialuppe, trovando riparo in un vecchio deposito inglese abbandonato. Sopravvissero per mesi cacciando pinguini e foche, ma l'isolamento e la mancanza di speranza li portarono a un'estrema soluzione: incisero su una striscia di latta un messaggio disperato: "13 naufraghi rifugiati nelle isole Crozet. Aiuto per amor di Dio! 11 agosto 1887". Lo legarono al collo di un giovane albatro e lo liberarono, affidando a lui le loro ultime speranze. Nougier descrive la loro agonia: "I marinai del Tamaris pensavano di continuo agli albatro a cui avevano affidato i loro messaggi. Che fine avevano fatto? Uno solo era forse arrivato in una terra abitata?". Dubbi, speranze vane e preghiere li tormentavano, persino i più atei si affidavano al destino.

Dopo dieci mesi, il 25 settembre 1887, un albatro fu trovato esanime sulla spiaggia di Fremantle, in Australia, dopo aver volato per 5.400 chilometri. Un passante lesse il messaggio e avisò le autorità, permettendo così il salvataggio dei naufraghi.

"La Dimensione Subacquea: considerazioni sulla centralità strategica di questa nuova frontiera" del Club Atlantico di Napoli

Il mare, osservato da vicino o attraverso le pagine di un libro, evoca emozioni profonde: calmo o burrascoso, teatro di commercio, guerre o esplorazioni. Oggi, la sua rappresentazione si è arricchita di una nuova dimensione: la profondità. Sotto la superficie di mari e oceani — che coprono gran parte del pianeta si estende un ambiente vivo, custode di infrastrutture strategiche, risorse energetiche e minerarie. La sua importanza è confermata dall'interesse dei Paesi costieri (dotati di sottomarini) e dal mercato globale di sistemi robotici e droni sottomarini. Tuttavia, l'accessibilità di questi spazi ha introdotto minacce emergenti a infrastrutture critiche come cavi di comunicazione, linee energetiche e piattaforme estrattive. Come sottolinea Giosuè Grimaldi, Presidente del Club Atlantico di Napoli, l'analisi di questa dimensione richiede un approccio multidisciplinare, che consideri: implicazioni geopolitiche, diritto internazionale della navigazione, impatto ambientale delle operazioni di estrazione di materiali pregiati e terre rare (abbondanti nei fondali). Il mare, oltre a essere fonte di sostentamento alimentare (pesca), preserva un patrimonio archeologico e di biodiversità inestimabile. Oggi, la dimensione subacquea è centrale per la sicurezza marittima, richiedendo l'attenzione di decisori politici, accademia, istituzioni e industria. Garantire sovranità nazionale, resilienza infrastrutturale e competitività tecnologica è essenziale. Il Club Atlantico, connettendo pensiero strategico e dinamiche operative, contribuisce a costruire una consapevolezza condivisa in ambiti militari, economici, tecnologici, ambientali e regolatori. In questo contesto, il Polo Nazionale della Dimensione Subacquea (PNS) svolge un ruolo strategico. La Marina Militare, come scrive l'ammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto, continuerà a offrire al Paese: capacità operative d'eccellenza, presidio tecnologico avanzato, un contributo determinante per una postura marittima nazionale credibile e coerente con le sfide emergenti.



*Il saggio (242 pagine) non è in vendita, tuttavia è disponibile contattando l'ing. Giosuè Carducci (g.grimaldi@clubatlanticonapoli.it)



SPACE IS CLOSER

Motori a propellente solido realizzati da Avio



CAMM-ER ASTER 30

Prodotti di MBDA

>60 anni

ESPERIENZA NEL SETTORE DEI PROPULSORI A SOLIDO PER VETTORI TATTICI

>130.000

Motori PRODOTTI DAGLI ANNI '80

100%

LANCI DI SUCCESSO DI VETTORI TATTICI EQUIPAGGIATI DI MOTORI AVIO IN AMBIENTE OPERATIVO

COLLABORAZIONI IN CAMPO MISSILISTICO CON PLAYER INDUSTRIALI E ISTITUZIONALI IN

EUROPA E NEGLI STATI UNITI D'AMERICA

QUOTATI AL SEGMENTO EURONEXT STAR DI BORSA ITALIANA DAL 2017



avio.com



★ CHAPLIN ★
SV.M.M.



NOTIZIARIOdellaMARINA