il Basco Azzurro

Periodico dell'Associazione Nazionale Aviazione dell'Esercito

Anno XXXIII N. 2 MARZO APRILE 2015

Poste Italiane Spa spedizione in a.p. 70% DCB Viterbo

www.anae.it

LA NUOVA SFIDA DELL'AVES

> AVES 2.0

> La nuova sede della sezione "Muscarà"

> La brigata "Friuli" in Libano

> 24 maggio "La Grande Guerra"

GIUSEPPE UNGARETTI
e la Grande Guerra

FRATELLI

Di che reggimento siete
fratelli?
Parola tremante
nella notte
Foglia appena nata
Nell'aria spasimante
involontaria rivolta
dell'uomo presente alla sua
fragilità
Fratelli

SOLDATI

Si sta come
d'autunno
sugli alberi
le foglie

SONO UNA CREATURA

Come questa pietra
del S. Michele
così fredda
così dura
così prosciugata
così refrattaria
così totalmente
disanimata.

Come questa pietra
è il mio pianto
che non si vede.

La morte
si sconta
vivendo

EDITORIALE

Cari soci,

siamo finalmente alla vigilia dei due eventi caratterizzanti il primo semestre 2015 della nostra associazione: l'assemblea generale dei soci, che come da tradizione, anche quest'anno si svolgerà in concomitanza con l'anniversario della costituzione dell'AVES, e il grande raduno di Udine che celebreremo in occasione del centenario dell'inizio della prima guerra mondiale con tutte le associazioni d'arma.
Ad entrambe le ricorrenze, è stato dato ampio spazio sia nel BA precedente, sia e soprattutto sul sito dell'ANAE.
Compatibilmente con la difficile situazione che ormai da diversi anni attanaglia il nostro Paese, anche questa volta al raduno di Udine daremo dimostrazione di compattezza e gagliardìa con l'onda cromatica dei nostri Baschi Azzurri e la entusiastica partecipazione dei soci. Sarà il giusto tributo verso chi credendo nell'Italia Unita dalle Alpi allo Ionio e da Trieste a Marsala, sacrificò la propria vita affinché le generazioni successive potessero essere una Nazione compiuta e vivere in uno Stato unitario.
L'assemblea generale dei soci, rappresenta quest'anno un momento di sintesi e, per certi versi, conclusivo di un lavoro che ha interessato il nostro organismo a tutti i livelli. Dal consiglio direttivo nazionale, ai presidenti di sezione con i loro consigli, sino a tutti i soci. Tutte le componenti hanno contribuito con fatti ed idee all'ammodernamento delle carte fondanti dell'associazione.
In quel consesso, si celebrerà l'atto conclusivo: la vidimazione da parte del notaio dello Statuto dell'associazione che conferirà valore legale al documento, parificando contemporaneamente tutte le modifiche messe in atto negli ultimi anni. Tale incombenza, forse inconsapevolmente sottovalutata in passato, confermerà ancora una volta e definitivamente il cambiamento avvenuto nella nostra associazione con la realizzazione di quello che già due anni fa denominammo "sprovincializzazione," consentendo una maggiore e pluralistica partecipazione delle sezioni dislocate sul territorio alla gestione dell'associazione con la presenza dei soci delle sezioni all'interno del consiglio direttivo nazionale.
Sono convinto che il percorso iniziato nella primavera del 2013 non terminerà con l'assemblea del 14 maggio prossimo; se fosse così, se l'idea di aver concluso il nostro lavoro si impadronisse delle nostre coscienze dando a tutti noi un senso di appagamento per il percorso effettuato, in così breve tempo, potrebbe svilupparsi in tutti noi una specie di "accidia" portatrice di una "piacevole" inerzia che in breve tempo, riporterebbe il nostro organismo all'immobilità verso qualsiasi iniziativa con il risultato di dare ai soci, non avvezzi alla costante frequentazione delle nostre sezioni, l'impressione di disinteresse e di indifferenza generazionale.
Noi, pur soddisfatti del lavoro portato a termine, non abbiamo rallentato la nostra corsa verso la modernità: obiettivo ricercato entusiasticamente fin dall'assemblea di due anni fa e confermata nell'ottobre 2013 all'ombra dei castagni dei monti Cimini. Abbiamo solo concluso una tappa. Nostro dovere è quello di continuare sulla strada intrapresa e, insieme, far crescere e sviluppare ancor più la nostra associazione.
Molte sono le iniziative da avviare e le mete da raggiungere nel prossimo futuro.
Lo spirito di servizio, il senso di appartenenza e l'attaccamento alla specialità, uniti al dovere di continuare lungo la strada indicataci oltre 30 anni fa dai Padri fondatori animeranno, ne sono certo, gli organi centrali e le sezioni, "ambasciatrici" dell'ANAE sul territorio, ad operare per lo sviluppo e il bene della nostra associazione.

Il presidente nazionale
Gen. Sergio Buono

SOMMARIO

AVES 2.0 **di Antonio Bettelli**

APR E AVES: UNA NUOVA SFIDA
di Massimo Di Paola e Raffaele Giudici

RIFLESSI REGIONALI DEL TERRORISMO DI MATRICE JIHADISTA **di Monica Fornari e Lorenzo Salvati**

GEOPOLITICA DELL'ACQUA **di Giuseppe Bodi**

CARO VECCHIO CH-47C

SERVIZIO AEREO DELLA GUARDIA COSTIERA
di Stefano Reduzzi

DAGLI ELICOTTERI... ALLE CIASPOLE

LA GRANDE GUERRA **di Salvatore Parisi**

Periodico dell'Associazione
Nazionale Aviazione dell'Esercito
Strada Toscanese 28 - 01100 Viterbo
codice fiscale 90012140563
Aut. Trib. di Viterbo n. 281 del 16/11/83
iscritto al ROC al n. 21973

Anno di fondazione 1983

Direttore Sergio Buono
Direttore editoriale Marino Zampiglia
Direttore responsabile Marco Celli
Redazione
Carla Brocolini, Rodolfo Mazzolini,
Vincenzo Rapposelli, Giovanni Tonicchi

Realizzazione e stampa a cura di:
Free Mind Editing Srls
Tel. 0761.1762423
www.freemindediting.it
info@freemindediting.it

Contatti
Presidenza e Segreteria Nazionale
presidenza@anae.it
Direttore editoriale
ilbascoazzurro@anae.it

LA COLLABORAZIONE È APERTA A TUTTI
Gli elaborati inviati, anche se non pubblicati, rimangono di proprietà del Basco Azzurro. La direzione si riserva, a termini di legge, di modificare e ridurre gli articoli quando necessario e/o per esigenze tipografiche di spazio. Non è consentita la riproduzione anche parziale di testi e foto senza l'autorizzazione dell'editore. Gli articoli ed i servizi rispecchiano il giudizio ed il parere degli autori che li firmano e se ne assumono la responsabilità.
La collaborazione con la rivista è a titolo gratuito. I collaboratori a qualsiasi titolo non vengono remunerati.
© Tutti i diritti riservati

10 STRAORDINARIA STORIA DI DUE FAMIGLIE ITALIANE di Sergio Fantoni

12 COMUNICARE ED INFORMARE... di Sandro Rossini

20 UN PALAZZO STORICO SEDE DELLA SEZIONE "MUSCARÀ" di Vincenzo Rapposelli

50 LETTERA APERTA... di Paolo Visalli

51 PROVA DI POTENZA di Benito Comunian

52 IL CIELO SOPRA ALGHERO di Vito Bruno

21 CRONACA DALLE SEZIONI

33 CRONACA DAI REPARTI

63 NOTIZIARIO

Assemblea Generale dei Soci
13-14 maggio 2015

Il CDN ha convocato l'assemblea generale dei soci, in seduta straordinaria, il 14 maggio 2015 alla presenza di un notaio per l'approvazione formale dello statuto, presso il "Balletti park hotel"a San Martino al Cimino di Viterbo.
Gli argomenti all'ordine del giorno, cui l'assemblea dovrà esaminare, discutere e deliberare, sono l'approvazione formale delle modifiche statutarie, già informalmente approvate nelle precedenti assemblee generali dei soci e alcune nuove modifiche statutarie e del regolamento di attuazione dello statuto.
Nella stessa sede il gionro precedente, si terrà l'assemblea generale dei soci, in seduta ordinaria durante la quale, dopo la relazione morale del presidente nazionale avverrà l'approvazione del bilancio consuntivo relativo al 2014 e preventivo del 2015;
L'assemblea è rappresentata, per i primi venticinque soci, dal proprio presidente e, per i rimanenti soci, dai delegati, in ragione di uno ogni venticinque soci e frazione superiore ai 12 soci con diritto di voto ed in regola con il pagamento della quota sociale relativa all'anno 2014.

Situazione dei soci al 31/12/2014

in regola con il pagamento della quota sociale, agli atti della presidenza

SEZIONE	SOCI	DELGATI
"Rigel"	155	6
"Natale"	140	6
"Ramacci"	143	6
"Calò"	41	2
"Altair"	98	4
"Tucano"	117	5
"Savini"	64	3
"Muscarà"	519	21
"Sanna"	49	2
"Cola"	80	3

Totale complessivo 1.406 soci corrispondenti a 58 delegati comprensivi dei rispettivi presidenti di sezione.

AVES 2.0

Una componente rivolta al futuro

di Antonio Bettelli
comandante
dell'Aviazione Esercito

Dopo più di sessant'anni di storia, l'Aviazione dell'Esercito si trova ad affrontare uno dei periodi più significativi per il suo stesso mutamento. L'impulso è dato innanzitutto dalla tecnologia che ha fatto definitivamente il suo balzo in avanti rendendo obsoleti i mezzi aerei che fino ad oggi e sin dalle origini hanno tracciato il percorso di vita della Specialità. Secondariamente, il cambiamento è richiesto dal ruolo che le Forze Armate ricoprono oggi nella società nazionale ed europea e in seno alle alleanze per far fronte alle nuove sfide sia nella prossimità geografica coi paesi rivieraschi del Mediterraneo meridionale e orientale sia nell'esigenza di proiezione dei dispositivi a migliaia di chilometri per partecipare, al pari delle altre nazioni, alle sfide per la stabilità. In ultimo, la riflessione sulle nuove esigenze è imposta dalla crisi economico-finanziaria e dalla marginale sostenibilità di una struttura ancora distribuita su numerose basi di riflesso a una presenza territoriale non più adeguata alle risorse, ai compiti e alle potenzialità offerte dai mezzi di recente e di futura acquisizione.

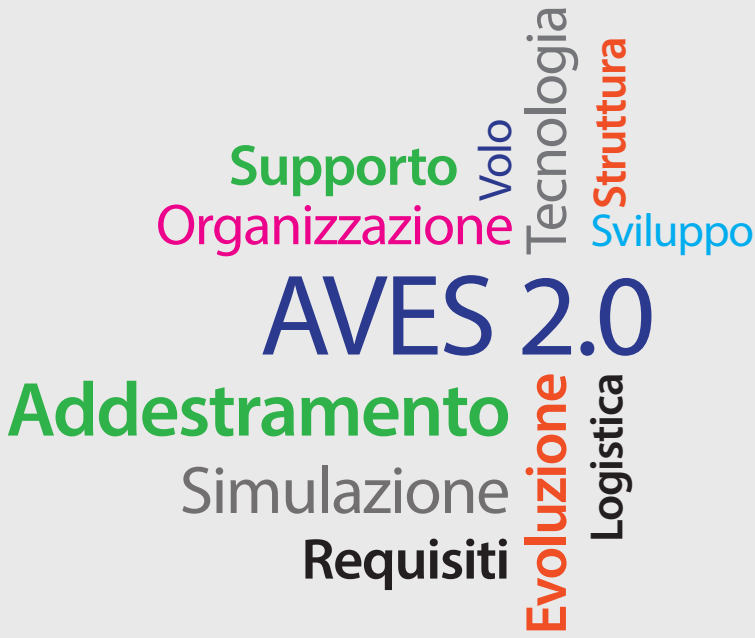
Al pari dello sviluppo tecnologico proposto dai nuovi aeromobili, anche l'organizzazione dovrebbe adeguarsi alle opportunità offerte dalla modernità e integrare nei propri

processi, linee evolutive legate all'informatizzazione, all'uso dell'inglese tecnico nei cicli manutentivi, ai controlli certificativi per la qualità delle lavorazioni e dell'addestramento, all'implementazione della simulazione di volo e di missione negli iter addestrativi per le abilitazioni, per il mantenimento delle capacità e per la validazione operativa delle unità, all'individuazione di nuovi profili professionali, all'integrazione e all'interoperabilità con i mezzi terrestri e con gli altri attori presenti nella terza dimensione.

Numerosi sono i temi del cambiamento, tra questi alcuni richiedono un'attenzione corale da parte dell'intera specialità e l'apertura a un confronto intellettuale che sia scevro da ogni condizionamento intorno al quale catalizzare le idee variamente diffuse tra gli appartenenti all'Aviazione dell'Esercito.

Una sola mente non può pensare al cambiamento, neppure un'organizzazione di comando che operi secondo procedure consuetudinarie e ricorrenti, occorrono energie innovative per offrire al vertice dell'AVES e alla Forza Armata approcci congrui con le risorse disponibili e con le esigenze cui si è oggi esposti. Stimolato da questa prospettiva, ho pertanto individuato alcuni temi d'interesse per la Specialità sui quali far convergere il contributo di idee di alcuni Subject Matter Experts (SMEs), per elaborare, attraverso un incontro strutturato a tavoli di discussione, un documento di progetto sulla Specialità da presentare al vertice della F.A.

Ogni tavolo di discussione, sulla base di dati di situazione che rappresentino la specialità oggi e nella sua prospettiva futura, dovrà elaborare un proprio documento di sintesi, accompagnato da una breve presentazione, che illustri le risultanze dei rispettivi lavori.



Struttura organizzativa

meno per avere molto di più

La simulazione per l'AVES

attività complementare o necessaria

Addestramento per il volo e per l'impiego

il centro addestrativo AVES e
i centri per la formazione equipaggi

Integrazione EES AW-129 e TUAW 200

mannend unmannend team (MUM-T)

La logistica peculiare dell'AVES

evoluzione degli attuali 1°, 2°e 3° LT
Infologistica-supporto logistico integrato

Light Utility Helicopter (LUH)

requisiti del futuro elicottero di supporto
generale – LUH militare vs commerciale

I sistemi C2 della componente aerea di F.A.

sistemazione e sviluppi futuri

APR e AVES una nuova sfida

Il 14 novembre 2014 presso il poligono del US Army "Yuma Proving Ground" (Arizona, USA) è stato effettuato il primo volo del nuovo velivolo tattico a pilotaggio remoto TUAV RQ-7C "SHADOW 200", da poco in forza all'AVES. Questo nuovo sistema, acquisito dalla forza armata e assegnato in gestione al 28° gruppo squadroni AVES "Tucano" per le sue specifiche peculiarità, di fatto proietta l'AVES nell'ormai attuale mondo degli APR (Aeromobili a Pilotaggio Remoto).

Lo SHADOW 200 è un velivolo tattico in grado di trasportare un complesso sensore che permette la videosorveglianza e la raccolta di informazioni di aree e di zone di interesse, di giorno e di notte, e la designazione di obiettivi fissi e mobili.

Il velivolo ha una lunghezza di 3,6 metri, un'apertura alare di 6,2 metri ed un'altezza di 96,5 centimetri. Può operare fino ad una distanza di circa 125 Km per un massimo di 9 ore di volo, ed è in grado di raggiungere una quota di 5000 metri ed una velocità massima di 110 Kts. Ogni "sistema SHADOW 200" si compone di 4 velivoli, una stazione comando e controllo in shelter, una stazione di comando e controllo portatile per le operazioni di lancio e recupero, una serie di antenne, un lanciatore ed un sistema automatico di atterraggio.

«Cosa direbbero oggi quegli osservatori di aeroplano, eroi della prima guerra mondiale e precursori della nostra Specialità vedendo volare lo Shadow 200? Che tempi! Non si vola piu!»

La gestione del volo è affidata ad un equipaggio composto da un pilota dell'AVES, un operatore di sensore del 41° rgt. "Cordenons" e 3 specialisti dell'AVES. Tra ottobre e dicembre 2014, personale dell'AVES di Viterbo, del 41° rgt. "Cordenons" di Sora ed un ufficiale dell'Aeronautica militare italiana, hanno effettuato il primo corso di abilitazione per 3 equipaggi, a cura della ditta TEXTRON-AAI costruttrice del sistema, presso il poligono militare di Yuma (USA).

Attualmente un "team TUAV SHADOW 200" del 1° reggimento AVES "Antares" - 28° gruppo squadroni AVES "Tucano" di circa 15 persone, con elementi del comando AVES, del comando sostegno e del CAAE) opera dislocato presso il 32° stormo AM di Amendola (FG), base del "cugino maggiore" Predator, ove esistono zone di volo e facilities dedicate all'impiego degli APR.

> PRIMO VOLO DEL TUAV IN ITALIA

Proprio sul cielo di Amendola, il 31 marzo 2015 è avvenuto il primo volo in Italia del TUAV SHADOW 200. Il nuovo assetto amplia gli orizzonti capacitivi della Forza Armata non solo nella dimensione dedicata all'attività di surveillance a livello tattico dell'area di operazioni, ma soprattutto nell'ambito del binomio manned-unmanned team (MUM-T), che schiererà accanto allo SHADOW a pilotaggio remoto l'elicottero da esplorazione e scorta A-129 per le attività di scouting-reconnaissance (S/R) e di targeting-fire support (T/FS), e, non meno rilevante, nella condotta delle più comuni attività d'impiego degli assetti dell'AVES nella terza dimensione a supporto delle unità terrestri e in sinergia con queste ultime.

Si tratta di un nuovo e vasto orizzonte che vede gli albori di una nuova era in grado di accrescere rapidamente il potenziale capacitivo della Forza Armata non solo in campo strettamente militare ma anche, nella prospettiva duale d'impiego delle risorse, nei campi della sicurezza e della ricerca ambientale, scientifica e tecnologica.

Il battesimo del volo per il TUAV SHADOW 200 ha avuto come spettatori entusiasti i rappresentanti di vertice dell'Aviazione dell'Esercito che al termine del volo d'esordio hanno espresso coralmente ai bravi colleghi del 28° gruppo squadroni AVES "Tucano", piloti e tecnici del nuovo assetto, e della brigata RISTA, operatori del sensore di bordo, le felicitazioni per il brillante risultato conseguito dopo i molti mesi di intenso e proficuo lavoro.

Ten. col. Massimo Di Paola
1° mar. Raffaele Giudici

Dall'Osservatore dall'Aeroplano al Pilota Osservatore

Il calendario ANAE 2016, si inserisce all'interno del progetto iniziato lo scorso anno, con lo scopo di continuare ad approfondire le lontane e nobili origini dell'Aviazione dell'Esercito.
Con il calendario 2015, ci eravamo proposti di trovare il collegamento storico e morale tra i pionieri del volo, l'Aviazione dell'Esercito e l'ANAE, considerando che ogni qualvolta, si parla di AVES, ovviamente si intende anche l'ANAE, in quanto, l'ANAE non è altro che il naturale approdo di tutti i Baschi Azzurri una volta che definitivamente poggiano i pattini al suolo.
Dopo aver raccontato le storie dei pionieri del volo che all'inizio del secolo scorso, si presentarono all'appuntamento della quarta guerra d'indipendenza con passione, entusiasmo e grandissimo amor patrio, dando uno straordinario contributo alla vittoria finale e alla realizzazione dell'unità d'Italia, molti furono gli aviatori che con "voli eroici" si meritarono la medaglia d'oro, il calendario 2016 racconterà il fecondo periodo a cavallo delle due guerre mondiali e di come, dall'osservatore dall'aeroplano si è giunti al pilota osservatore. L'approfondimento, scaturito dalle idee e dagli scritti dello storico dell'AVES, colonnello Tonicchi, non poteva non partire dalla pietra miliare rappresentata dallo studio per un nuovo ordinamento per l'Aviazione militare realizzato nel 1913 dal maggiore Giulio Douhet: "*...la questione degli osservatori è grave. L'esperienza ha dimostrato che un efficace osservazione aerea non può essere effettuata dal solo pilota che in casi eccezionali; necessita quindi, in genere, impiegare l'osservatore*".
Queste trentuno parole, che rappresentano le "radici" dell'Aviazione dell'Esercito, spinsero le autorità dell'epoca a ideare nuovi tipi di aeroplani per permettere di risolvere la "questione" degli osservatori e di conseguenza organizzare corsi "ad hoc" per la loro professionalizzazione: "*... l'osservato-*

CalendANAE

Un documento di nicchia tra i numerosi prodotti editi nel vasto mondo dell'associazionismo militare che si distingue per contenuti, grafica ed eleganza.
Orgogliosi della nostra storia e dei nostri Pionieri, arricchiamo le nostre case con un prezioso documento che possa essere oggetto di informazione e consultazione da parte dei nostri familiari e dei nostri amici per **tramandare la storia dell'AVES e l'essenza intima e profonda dell'ANAE** che ci viene dall'essere stati noi stessi attori e protagonisti di gran parte di quella storia.
Come con il Calendario ANAE 2015, facciamone un regalo culturale e storico per le feste di fine anno.

Campo di Aviazione Furbara - Hangar, 1924

re non si può improvvisare; è necessario formarlo mediante una razionale e progressiva istruzione... occorrerebbe quindi che ufficiali di Stato Maggiore, di Artiglieria e Genio, delle Armi di linea, non piloti, venissero esercitati nel servizio di osservazione allo scopo di essere utilmente impiegati nel momento opportuno e a seconda delle loro capacità tecnico-militari. Si potrebbe perciò, in determinate epoche dell'anno, istituire presso i campi scuola o presso le squadriglie, speciali corsi di osservazione...".

Proprio, la realizzazione delle scuole, l'organizzazione dei corsi, l'impiego sempre più massiccio degli ufficiali dell'esercito nel campo dell'osservazione dall'aereo anche dopo la costituzione dell'arma aeronautica e soprattutto l'attività svolta durante la guerra di liberazione di alcuni osservatori del regio esercito italiano a bordo di aerei da ricognizione americani, spinse la stato maggiore in occasione della ricostruzione delle nostre FF.AA., a richiedere di poter disporre di un'aliquota di tali velivoli da affidare in gestione autonoma alle forze terrestri.

Fu così che all'inizio degli anni '50 alcuni ufficiali dell'esercito, conseguirono il brevetto di pilota negli Stati Uniti divenendo così "l'alito" dal quale si svilupperà l'Aviazione dell'Esercito.

Questo straordinario divenire storico, raccontato magistralmente dal colonnello Tonicchi, riempirà le pagine del calendario ANAE 2016 che ancora una volta, non sarà un semplice elenco di mesi intervallati di fotografie, bensì una vera lezione di storia della nostra specialità.

Come averlo

Il calendario 2015, ha riscosso un successo inimmaginabile e un indiscusso apprezzamento raggiungendo il "sold out" appena due giorni dopo la presentazione effettuata per la prima volta nella storia dell'ANAE il 20 novembre 2014, davanti ad un pubblico che ha affollato all'inverosimile l'aula magna dell'università della Tuscia in Viterbo. Proprio a causa del grande successo, è stato impossibile soddisfare le molte richieste giunte dopo la presentazione. Per consentire una oculata gestione delle spese, è necessario conoscere in anticipo le copie da stampare per soddisfare tutte le richieste.

Fin da ora, è possibile prenotare il calendario ANAE 2016 via mail: **calendarioanae@gmail.com**. Coloro che non hanno dimestichezza con gli apparati elettronici, lo possono richiedere direttamente alla sezione di appartenenza e/o al 3488437897 disponibile per i soci, per il personale in servizio e per i non soci. Con una donazione minima di 10 euro a copia, tramite bonifico sulla banca di Viterbo, IBAN: IT11 G089 3114 5030 0002 0710 984, causale: calendario ANAE 2016, il calendario sarà inviato a cura dell'Associazione. Chi desiderasse riceverlo contrassegno, alla donazione, dovrà aggiungere le spese di spedizione di euro 5,00.

Straordinaria storia di due famiglie italiane

Personaggi di famiglia coinvolti e distintisi nel conflitto definito quale atto conclusivo del risorgimento per l'Unità d'Italia 1915 - 1918

di SERGIO FANTONI

In occasione del centenario dell'inizio della 1ª guerra mondiale, la "saga" di una famiglia le cui storie, partendo dalla seconda guerra d'indipendenza, attraversano il risorgimento e la grande guerra per incontrarsi con l'epoca pionieristica degli osservatori di aeroplano e con l'Aviazione leggera dell'Esercito.

Ho spesso notato che, al di fuori delle opportune celebrazioni in ricordo dei Caduti e delle relative vicende, molti commentatori hanno posto l'attenzione sul fatto che la Guerra 1915 - 1918, con le conseguenze che ogni conflitto comporta, è entrata anche nelle famiglie italiane.
Mia moglie Lidia ed io abbiamo avuto modo di ricordare con affetto le circostanze che, in tale conflitto, hanno posto in luce il patriottismo, il senso del dovere, il coraggio e l'altruismo di personaggi appartenenti alle nostre famiglie di origine.
La spinta alla decisione di descrivere fatti e memorie dei protagonisti stessi è avvenuta leggendo il programma della sfilata prevista a Udine in occasione del raduno delle Associazioni e delle Rappresentative delle Forze Armate italiane. Mia moglie, notando che nella sfilata programmata, le Crocerossine volontarie della Croce Rossa Italiana avrebbero sfilato in testa alle formazioni, si è commossa pensando a sua mamma che, allora Crocerossina volontaria in un nucleo chirurgico, si prodigava nell'opera di soccorso ai feriti che, in numero sempre crescente, affluivano dal fronte.
Si tratta della giovane Maria Pia Morosetti di Voghera (PV) che, cresciuta in un ambiente dove spesso si parlava di medicina in presenza di un nonno (*) e due zii medici, con encomiabile altruismo sentì il dovere di offrire anche lei

La crocerossina Maria Pia Morosetti

Il marito della crocerossina

un aiuto, entrando nel corpo delle Crocerossine volontarie.
Conserviamo di lei le medaglie della Croce Rossa Internazionale e della Croce Rossa Italiana.
Il caso volle che un giorno tra i militari da soccorrere ci fosse il ten. Giuseppe Bona Galvagno del 94° reggimento fanteria ferito in combattimento il quale, includendo nella vicenda un alone di romanticismo, al termine della guerra e degli studi di legge, diventò lo sposo della crocerossina.
Il giovane ufficiale, dopo il raggiungimento della necessaria idoneità, frequentò a Centocelle il corso per osservatori dall'aeroplano. Passando a ricordi personali, la località Cave di Selz, nei pressi di Ronchi dei Legionari (GO), porta la mia mente a racconti paterni di azioni coraggiose e vissute.
Mio padre Eligidio Fantoni, giovane fante del 93° reggimento fanteria, fu ferito in combattimento nel fatto d'armi di Cave di Selz, dimostrando coraggio e determinazione. Decorato e promosso caporale, dopo la necessaria riabilitazione, per preparazione specifica fu assegnato all'arma del Genio nella specialità radiotelegrafia. Fece quindi parte del contingente (Esercito e Marina) che occupò le isole dell'Egeo nel 1917. In particolare nell'abitato di Scala Picadia dell'isola di Scarpanto, sede del comando, mio padre attivò, con i militari specialisti alle sue dipendenze, una importante stazione radiotelegrafica.
Chiudo questa raccolta di memorie ricordando un eroe della mia famiglia. Trattasi di mio zio ten. Fernando Fantoni, fratello maggiore di mio padre. Comandante di plotone del 141° reggimento fanteria si distinse in diverse azioni per coraggio, esempio e ferrea volontà. Il 12 giugno 1917 resistette con il suo plotone con successo a ripetuti attacchi degli avversari e, nonostante fosse stato colpito ad una gamba, mantenne con determinazione la posizione meritandosi una medaglia d'argento al valor militare. Il 21 agosto 1917 è una data scolpita indelebilmente nella storia della famiglia. Lo zio Fernando compì un'azione eroica ed oltremodo coraggiosa. Raggiunta ed occupata con il suo plotone un'importante posizione sulle pendici del Monte Ermada, resistette con successo per tre giorni ai furiosi contrattacchi avversari respingendoli ad ogni tentativo di sfondamento. Poi, colpito al petto da una raffica di mitragliatrice, incitando i suoi uomini a resistere, cadde riverso sulla posizione che con tanto coraggio e sacrificio conquistò e mantenne con il suo plotone. Soccorso e portato poi all'ospedaletto da campo 053, nonostante l'impegno dei medici per salvarlo, morì il 28 settembre 1917. È per me un onore trascrivere la motivazione di questa seconda medaglia d'argento al valor militare: "A*lla testa del proprio Plotone, sprezzante del pericolo, sotto il fuoco di mitragliatrici nemiche, incitava con la parola e con l'esempio della sua grande calma e del suo mirabile coraggio, i propri dipendenti alla conquista di una posizione. Ferito gravemente al petto non abbandonava il suo posto finché esausto di forze cadde svenuto. Rakavaz, 21 agosto 1917*". Mia madre appreso questo atto di grande eroismo, quasi una giornalista "ante litteram", scrisse e pubblicò in un giornale locale una lettera "indirizzata" all'eroico ufficiale caduto. Conservo questa lettera fra i ricordi di famiglia.

Il padre di Sergio Fantoni

Lo zio Fernando

(*) Richiamo in questa nota un avvenimento relativo al nonno materno della crocerossina. Si tratta del Dottor Giuseppe Odisio che nella Seconda Guerra d'Indipendenza e precisamente il 20 maggio 1859 si prodigò per soccorrere i numerosi feriti di ambedue gli eserciti nella Battaglia di Montebello (PV).

Comunicare ed informare

si o no?

di Sandro Rossini

È di questi giorni la diatriba sulla opportunità di pubblicare o meno i farneticanti comunicati dei gruppi islamici collegati all'ISIS. Fior di giornalisti argomentano le loro posizioni alternativamente tra la necessità di rendere pubblica la notizia, e quindi rispettare il principio della libertà di informazione, oppure tacere con buona pace di tutti per evitare di far ulteriore pubblicità ad un gruppo che nel rendere visibile la loro presenza ha la ragion d'esistere.

Parteggiare per l'una o l'altra parte sembrerebbe equivalente a dimostrare o meno la cultura e la libertà di pensiero che la nostra società invoca come segno distintivo di una modernità ed evoluzione quale la nostra dovrebbe essere.

La differenza tra comunicazione ed informazione, disse una volta un noto professore, raffinato conoscitore del linguaggio, fine esteta della lingua italiana, è quella che dovrebbe essere sempre in mente di chi si diletta in giornalismo, per vocazione o professione. Scrivere di una notizia dovrebbe essere una informazione che raggiunge chi la legge e da questi dovrebbe essere recepita come un messaggio da cui trarre qualche cosa.

Pubblicare la notizia di uno sgozzamento, magari corredato di esplicite immagini, di un prigioniero caduto nelle mani di assassini di quella specie, che tipo di informazione è e soprattutto, quale la comunicazione da recepire?

Se si vuol rendere noto l'orrore delle loro gesta, bene, diamo la notizia! C'è però il forte dubbio che l'accanimento mediatico nel voler rendere pubblico sistematicamente ogni singolo atto della loro follia sembra una forma di pubblicità in cui la nostra "cultura" dell'essere liberi, specie nel pensiero, diventa vittima sacrificale sull'altare della libertà piuttosto che Gran Maestro di cerimonia. Pubblicità che porta, come messaggio, la supposta forza dei guerriglieri dell'ISIS che, invincibili, marciano su tutto e su tutti in barba ai dettami di ogni qualsiasi, seppur minimo, accenno ai diritti umani. Diritti che hanno visto il mondo occidentale confrontarsi per secoli, prima di arrivare a elencarne addirittura le caratteristiche fissandole in una "dichiarazione universale".

Forse abbiamo messo da parte il coraggio di volerne difendere i contorni e le peculiarità pubblicizzando questa nuova "non cultura" della barbarie o forse ci siamo distratti un poco. Vero è che si continua a farlo quando potrebbe essere più saggio dosare meglio informazioni e comunicazioni per non mettere in confusione ulteriore chi di notizie così non sa che farsene.

Riflessi regionali del terrorismo di *matrice jihadista*

Le risposte dell'Alleanza Atlantica

di **Monica Fornari** e **Lorenzo Salvati**

Dott. Monica Fornari: Assistente temporaneo presso il NATO Defense College (settembre 2013- luglio 2014). Professionista nel settore cooperazione e sicurezza internazionale.

Dott. Lorenzo Salvati: Assistente temporaneo presso il NATO Defense College (dicembre 2014- maggio 2015). Laureato in Relazioni internazionali. Studioso dei temi relativi a radicalizzazione, islamismo e terrorismo internazionale di matrice jihadista.

Le minacce alla pace ed alla sicurezza internazionale attuali, tra cui il terrorismo di matrice jihadista, non possono essere affrontate dagli Stati nazionali e dalle Organizzazioni internazionali con azioni unilaterali e con il solo impiego degli strumenti convenzionali. Per queste ragioni, Organizzazioni strutturate, come la NATO, modificano le strategie di prevenzione e contrasto per dare una risposta più efficace. Al Vertice NATO di Wales (settembre 2014), i Paesi dell'Alleanza Atlantica hanno ribadito l'importanza della partnership con Paesi non membri della NATO e con altre Organizzazioni regionali ed internazionali, per affrontare con maggiore efficacia le più complesse sfide internazionali.

Caratterizzato da una profonda ideologia religiosa e da specifiche tecniche propagandistiche e strategiche utilizzate per perpetrare il "terrore", il cosiddetto "new terrorism" costituisce, senza alcun dubbio, un rischio reale per la sicurezza dei Paesi occidentali, mettendo a dura prova l'efficienza delle misure antiterroristiche intraprese da tali Stati. Gli attentati di Parigi, dello scorso gennaio, perpetrati da due cittadini francesi contro gli uffici della rivista Charlie Hebdo, costituiscono in questo senso la materializzazione della minaccia esistente all'interno degli Stati europei. Gli ancor più recenti attentati di Tunisi sembrano, secondo fonti non ufficiali, seguire lo stesso schema terroristico.

L'uso della violenza e di barbari metodi criminali, allo scopo di diffondere sentimenti di paura e di terrore, sono stati fermamente condannati da tutta la

comunità internazionale che resta unita nella lotta al terrorismo[1].

Il concetto di jihād, unitamente all'ideologia del martirio, sembra legittimare un'azione violenta ed ideologicamente difensiva dei fondamenti "sacri" dell'Islam, perpetrata contro il kāfir, l'infedele che continuamente minaccia tali principi. Il movimento terroristico riesce a sviluppare la propria azione a livello globale grazie all'appoggio dei molteplici gruppi e cellule, dislocati in gran parte del territorio internazionale. Questi non sono gerarchizzati né rispondono direttamente ad un unico leader, anzi, uniti da un'ideologia comune, sono mobili ed indipendenti e possono agire in maniera autonoma. La Struttura, quindi, non ha specificamente un ruolo organizzativo e dirigenziale, quanto piuttosto strategico in senso dottrinale.

Il principale punto di forza del terrorismo ideologico è dato dal fatto che il *"lone-wolf terrorist"*[2] agisce indipendentemente dalle direttive di altri gruppi terroristici, spesso in seguito al completamento di un profondo processo di auto-radicalizzazione ed addestramento, che di frequente avviene per via telematica.

Il limite maggiore che viene riscontrato nella lotta al terrorismo nazionale ed internazionale riguarda la prevenzione e la successiva decodificazione di fenomeni peculiari come quello, più recente, relativo al lone-wolf terrorist. Elemento di grande novità risultò essere l'uso del web come strumento di conoscenza e apprendimento oltre che di connessione con i gruppi jihādisti su scala globale. Da una iniziale attività on-line di natura prettamente ideologica e teorica,

concernente anche lo scambio di informazioni di carattere più operativo, il terrorista solitario diventa attivo quando nasce forte il desiderio di morire per il jihād. Le tecniche utilizzate dal "terrorista solitario" sono semplici e necessitano di competenze appena elementari; la violenza viene perpetrata, per lo più, per mezzo di armi da taglio o da fuoco, che, seppur di scarsa portata, possono risultare oltremodo efficaci per generare terrore nella popolazione.

> Il caso Italia

L'odierno contesto relativo al conflitto siriano, da cui spesso partono minacce da parte dei militanti dell'Islamic State (ISIS) rivolte contro Roma, intesa come la culla della cristianità e simbolo dell'infedeltà occidentale, rende frequente il quesito circa il reale fondamento delle stesse. Ci si domanda, ad esempio, se in Italia siano presenti nuclei potenzialmente recettivi, tanto da costituire un rischio per la sicurezza del Paese e se le Autorità nazionali siano preparate a tale eventualità.

A differenza di quanto avvenuto in Europa, dove i primi elementi significativi del jihadismo sono emersi a partire dai primi anni Duemila, il caso italiano presenta un notevole ritardo. Questo, probabilmente, è attribuibile ad un semplice fattore demografico. L'Italia, storicamente un Paese d'emigrazione, solo a fine anni Ottanta inizia a registrare un importante flusso migratorio dai paesi a maggioranza islamica, prevalentemente dal Nord Africa. Questo ritardo ha fatto sì che i musulmani di seconda generazione, generalmente i principali individui esposti alle dinamiche jihadiste e larga parte dei *foreign fighters* combattenti al fianco dell'ISIS, in Italia siano divenuti adulti solo di recente. I primi network ben strutturati e sofisticati, attraverso i quali le cellule ter-

[1]Statement by the NATO Secretary General on the terrorist attack in Paris. http://www.nato.int/cps/en/natohq/news_116364.htm - [2]Ibidem 3: p. 37 - [3]Lorenzo Vidino (2014). Il jihadismo autoctono in Italia: nascita, sviluppo e dinamiche di radicalizzazione. Prefazione di Stefano Dabruso. ISPI e-book : http://www.ispionline.it/it/EBook/Il_jihadismo_autoctono_in_Italia.pdf

roristiche operavano in modo congiunto, vennero identificati dalle forze di polizia fin dagli anni '90, soprattutto nel Nord Italia. Secondo un recente e dettagliato studio dell'analista Lorenzo Vidino[3], la presenza di tali network costituiva il punto di riferimento globale per le altre cellule terroristiche europee durante la guerra in Bosnia. In questo senso assunse particolare rilevanza il "nucleo jihadista", costituitosi all`interno della moschea di Viale Jenner a Milano. Ciò rendeva il fenomeno una minaccia nazionale con un impatto potenzialmente regionale, da gestire con particolare attenzione.

I continui controlli delle Autorità italiane, indebolirono l`organizzazione di Viale Jenner, la cui moschea perse via via di importanza. I nuclei estremisti che ne facevano parte, prevalentemente composti da immigrati di prima generazione provenienti da Tunisia, Algeria, Marocco, Libia ed Egitto, si sparsero per l'Italia e fino agli ultimi anni Duemila, la loro attività non fu oggetto di particolare attenzione. Nell'ultimo decennio la situazione relativa al jihadismo è tornata prepotentemente in auge ed oggi costituisce un rischio reale per la sicurezza nazionale. Il limite maggiore che viene riscontrato nella lotta al terrorismo nazionale ed internazionale riguarda un gap culturale che le autorità occidentali faticano a colmare, ossia la prevenzione e la successiva decodificazione di fenomeni peculiari come quello più recente relativo al lone wolf terrorist. Nello specifico, alcuni episodi accaduti sul nostro territorio presentarono molti elementi comuni che a posteriori possono essere letti come opera del terrorismo solitario[4]. Nel 2009 il caso dell'attentato terroristico perpetrato dal cittadino libico Game, presso una caserma dell'interland milanese, costituisce la prima manifestazione dell'azione del terrorista solitario in Italia. Inoltre, l'eclatante caso del genovese, Giuliano Ibrahim Delnevo che, dopo essersi convertito all'Islam e radicalizzato in Italia prevalentemente online, è partito per la Siria dove è morto combattendo contro le truppe di Assad. Quest'ultimo episodio illustra molto bene la connessione globale degli individui radicalizzati in Italia che abbracciano la causa del jihad globale in modo piuttosto attivo. Spesso, questi, non riuscendo ad interagire con le culture moderate presenti sul territorio nè con le frange più estremiste, sono spinti a cercare contatti al di fuori del Paese. La Siria costituisce per queste persone un'occasione da non perdere per riuscire ad integrarsi nel mondo jihadista. Le nuove leve dell'islamismo italiano sono prevalentemente individui isolati, senza particolari rapporti con altri estremisti e puntano ad accreditarsi di fronte ad Al-Qaeda o all' Islamic State aprendo blog personali e stabilendo contatti con altri utenti europei di spicco dell'estremismo islamico. Alcuni hanno viaggiato passando per zone di guerra, hanno consolidato conoscenze e in Italia vivono spesso isolati dal resto delle comunità islamiche. Non formano una vera comunità neppure su internet. L'unico legame sono le convinzioni più estreme del salafismo, collante per potenziali terroristi, differenti dai più avanzati jihadisti attivi nel Regno Unito, in Francia, Belgio o Germania[5]. Nonostante le autorità italiane abbiano rilevato che attualmente i musulmani che abbracciano idee radicali in Italia sono molto pochi e scarsamente coinvolti in attività violente, è d'obbligo sottolineare la loro intensa attività sul web[6]. Questa è la principale differenza con il resto degli jihadisti europei: l'utilizzo del web per comunicare, addestrarsi, radicalizzar-

[4]Lorenzo Vidino (2014). Il jihadismo autoctono in Italia: nascita, sviluppo e dinamiche di radicalizzazione. Prefazione di Stefano Dambruoso. ISPI e-book : http://www.ispionline.it/it/EBook/Il_jihadismo_autoctono_in_Italia.pdf p.37 - [5]ANSA, Jihad, Italia. Come si diventa terroristi, http://www.ansa.it/sito/notizie/magazine/numeri/2015/01/16/jihad-italia_8f0716e7-2ff9-4556-9f93-658e1a91e653.html - [6]Il Jihadismo autoctono in Italia, p. 80.

si, ma che spesso risulta fine a se stesso e difficilmente si evolve in una concreta azione. L'uso dello strumento informatico come mezzo di conoscenza e apprendimento, oltre che di connessione con i gruppi jihadisti su scala globale, è risultato un elemento di grande novità, capace di proiettare la minaccia terroristica nazionale in una dimensione internazionale e viceversa. Anche e soprattutto per coloro i quali sono intenzionati ad unirsi alla lotta armata in Siria ed in Iraq, il web risulta uno strumento fondamentale sia per rafforzare le proprie convinzioni jihadiste, sia per riuscire a trovare il contatto giusto che possa fungere da facilitatore. I continui sbarchi di immigrati sulle coste italiane, inoltre, rendono plausibile il rischio che il Paese possa divenire il trampolino di lancio per tutti gli aspiranti jihadisti che, in questo modo, avrebbero la possibilità di diffondersi in Occidente. Certamente, le tensioni in Nord Africa ed in Medio Oriente, contribuiscono sensibilmente ad incoraggiare i flussi migratori verso l`Italia. Basti pensare che nei primi 31 giorni del 2015 sono sbarcati nel Paese 3.528 clandestini, il 62% in più dei 2.171 sbarcati nello stesso mese dell'anno scorso. Questo complica notevolmente la gestione della situazione da parte delle Autorità ed aumenta la possibilità che tra gli immigrati si nascondano individui ben addestrati di ritorno dalla Siria ed in grado di pianificare un'azione terroristica ben strutturata. La recente avanzata dell'ISIL in Libia rischia di esacerbare la situazione e di far assumere ai militanti il controllo diretto dell'immigrazione clandestina.

Ad oggi, l'attenzione sul fenomeno jihadista in Italia, assicurano le Autorità, è massima. Nello specifico, l'intelligence sta focalizzando la propria attenzione su una lista di oltre cento nomi: individui di età compresa tra i 20 e i 35 anni, in maggioranza magrebini di seconda generazione già inseriti nel contesto italiano, residenti soprattutto in Lombardia, Emilia Romagna, Liguria, Veneto e Lazio. Di questi, una decina donne e diciotto imam, di cui è nota l'attività di proselitismo in chiave integralista e anti occidentale. Si tratta di persone abbastanza conosciute negli ambienti investigativi, sui social e sul web in generale e non nascondono di essere favorevoli alla guerra santa contro l'Occidente. Questi spesso palesano chiaramente la loro presenza online, forse sperando di essere contattati direttamente da gruppi estremisti esteri.

Data la difficoltà di ottenere la cittadinanza italiana, uno dei principali strumenti antiterroristici risulta essere la possibilità di espellere gli stranieri sospetti. Dalla fine di dicembre sono stati espulsi nove soggetti, tutti muniti di regolare permesso di soggiorno: cinque tunisini, un turco, un egiziano, un marocchino e un pachistano. Tra questi, allontanati dall'Italia per sospetti legami con il terrorismo jihadista, due residenti nel Paese da parecchi anni, vivevano dall'hinterland milanese. Quasi tutti si erano auto-radicalizzati sul web e due di loro avevano coinvolto le rispettive famiglie programmando di farle combattere in Siria[7]. Per ciò che concerne i foreign fighters, il Ministero dell'Interno ha reso noto che sono 59 le persone combattenti in Siria ed in Iraq. Tra queste 14 sono morte, 5 sono italiani partiti per la Siria e 15 stranieri passati per l'Italia, mentre 25 sono collegati in varie forme al nostro Paese[8]. Questi risultano in numero nettamente inferiore rispetto ai "colleghi" provenienti dalle altre realtà europee e, di conseguenza, ne risulta più agevole il monitoraggio da parte dei servizi di intelligence.

> La strategia NATO nella lotta al terrorismo

Il contesto geopolitico di riferimento

Le tensioni geo-politiche dell'area del Mediterraneo allargato, iniziate nel 2011 con le primavere arabe, hanno creato un mix potenzialmente esplosivo di instabilità politica e sociale, costituendo terreno fertile per i gruppi jihādisti e per coloro i quali sentono forte il desiderio di prendere parte attiva al jihād. La crisi in Mali, nel 2012,

[7]Ministero dell'Interno, Alfano, Conferenza stampa al Viminale del 17/01/2015.[8]Alfano, conferenza stampa al Viminale 17/01/2015.

costituì una prima occasione per tutti i foreign fighters che avevano come obiettivo strategico l'ingresso in Siria, attraverso il confine turco-siriano.
Le indagini delle autorità competenti in Europa, mettono in luce una rete di contatti tra terroristi sparsi in tutto il mondo, con "alleanze" più forti a livello europeo, allo scopo di formare un sistema islamico più strutturato[9].
Come precedentemente accennato, l'aspirazione maggiore per coloro i quali abbracciano l'islamismo militante, dato il contesto di instabilità geo-politica internazionale, consiste nell'unirsi ai gruppi combattenti in Iraq e Siria[10].
Di fronte a questo, risulta necessario per la NATO intraprendere un'azione di prevenzione e contrasto che si adegui ai nuovi sviluppi che il fenomeno sta assumendo.

> Aspetto politico: Il Vertice NATOe la risposta alle minacce emergenti

Dal 1989, quando la NATO definì il terrorismo come: "*The unlawful use or threatened use of force or violence against individuals or property in an attempt to coerce or intimidate governments or societies to achieve political, religious or ideological objectives*", il contrasto al terrorismo internazionale si è concretizzato in una risposta militare classica agli attacchi dell'11 settembre, ossia nell'invocazione dell'articolo 5 del Trattato di Washington con l'appello alla clausola di difesa collettiva.
In seguito, venne avviata l'Operazione Active Edeavour, missione di sorveglianza antiterroristica a controllo del Mediterraneo. Nel 2002, all'incontro di Reykjavik, venne ampliata l'area di azione dell'Organizzazione, e considerata la Risoluzione del CSNU 1386 (2001), la NATO assunse il comando della International Security Assistance Force (ISAF), per assistere il governo afgano nella gestione della sicurezza del Paese.
Nell'Agosto del 2010, data l'evoluzione della minaccia e le connessioni con altre fattispecie criminose, ci si rese conto che una risposta militare convenzionale ed unilaterale non sarebbe stata efficace a contrastare il fenomeno, così venne creata l'Emerging Security Challenges Division, all'interno del Quartier Generale della NATO. L'Alleanza, oggi, contribuisce alla lotta al terrorismo internazionale, applicando misure coercitive e permettendo una rapida comunicazione tra i Paesi membri, essenziale per lo scambio di informazioni ed il coordinamento di un'azione congiunta. Inoltre, con le nuove linee guida per la lotta al terrorismo internazionale, la NATO rafforza le misure preventive e di resilience, strettamente connesse al concetto di *collective defence, crisis management e cooperative security*.
Si tratta di misure di intelligence, training, capacity-building e competenze specifiche anche di natura tecnologica. Le nuove linee guida sono imperniate su tre principi fondamentali: il rispetto del diritto internazionale, il supporto agli Alleati, ed il rispetto del principio della complementarietà.
Infine, al Summit di Wales (set-

[9]Ibidem 3: p. 73 - [10]Jacqueline Page (2014). The "Home Game". Countering Violent Extremism within NATO. Research Paper, NATO Defense College, No. 104, September 2014.

tembre 2014), la NATO adotta un approccio coordinato a livello internazionale a tutela della sicurezza collettiva. Pur non prevedendo un intervento militare diretto, l'Alleanza è attiva e vigile su quattro importanti fronti: la difesa aerea della Turchia; il monitoraggio dei foreign fighters e del processo di radicalizzazione nei principali Paesi a rischio; il rafforzamento strategico della partnership con alcuni Paesi mediorientali e l'addestramento delle forze militari irachene[11]. Le sfide a cui va incontro la nuova strategia di prevenzione e di contrasto del fenomeno terroristico sono senza dubbio legate anche alla complessità della minaccia. Così, come sottolineato da parte della letteratura[12], le linee guida devono necessariamente essere completate da un Piano di Azione, capace di tradurre la politica in operatività.

> Aspetto opreratívo: il NATO Readiness Action Plan

La NATO, in un contesto così dinamico, tiene presente le lezioni apprese nella gestione di operazioni quali quelle in Afghanistan e Kosovo ma, soprattutto, approfondisce di più il dibattito sulle sfide future e sulle modalità di affrontarle. In una sua interessante analisi sullo stato dell'Alleanza[13], si evidenzia come questa dovrebbe agire di più sul concetto di "*Knowledge*" per potersi preparare a dare risposte efficaci quando necessario. Il sapere e la sua condivisione sono una componente essenziale della capacità militare dell'Organizzazione sia a livello operativo, in un contesto di "war-fighting", sia a livello politico di decision-making. Le attività di training e di education hanno lo scopo di rafforzare il concetto di strategic thinking[14] tra le forze dei Paesi membri. Nello specifico, il programma NATO Connected Forces Initiative e le sue componenti quali, la NATO Response Force (NRF) e le Special Operations Forces, rafforzano il messaggio che la NATO si prepara in modo costante ad affrontare le nuove sfide alla sicurezza internazionale. Grazie al Vertice di Wales, diviene parte importante della sicurezza collettiva anche il

NATO *Readiness Action Plan* (RAP). Si tratta di un pacchetto di misure che permetterà alla NATO di rispondere in maniera pronta ed adeguata alle sfide che potrebbero provenire tanto dalla Russia, quanto da altre aree di crisi e di instabilità lungo i confini a sud dell'Alleanza. Tale pacchetto di misure ad hoc prevede infrastrutture, equipaggiamenti e strutture di comando e controllo per assicurare una reazione di risposta rapida, nonché esercitazioni ed attività di training.
Degno di nota è inoltre la formazione di una forza di risposta o di reazione rapida, nota come Very High Readiness Joint Task Force (VJTF), all'interno del NRF, capace di affrontare in modo estremamente veloce ogni minaccia alla quale l'Alleanza dovrà rispondere[15]. Questo tipo di nuova task force, più agile e flessibile, costituirà la prima tempestiva risposta al manifestarsi di una minaccia. La decisione di creare una VJTF deriva, come alcuni analisti già ipotizzano, dalla volontà dell'Alleanza di dare più enfasi all'uso delle forze terrestri. Sul piano operativo, infatti, la VJTF è l'evoluzione della già esistente NATO's Response Force (NRF). Si tratta di una brigata multinazionale capace di entrare in azione in sole 48 ore.
La VJTF si compone di 5000 truppe, supportata da adeguate unità di

[11]Andreas Jacobs, Jean-Loup Samaan (2014). Player at the Sidelines. NATO and the Fight against ISIL. Research Paper, NATO Defense College, No. 107, December 2014. [12]Stefano Santamato, Marie-Theres Beumler (2014). The New NATO Policy Guidelines on Counterterrorism: Analysis, Assessments, and Actions. Strategic Perspectives n. 13, Institut for National Strategic Studies. [13]http://lindleyfrench.blogspot.it/2014/09/blogblast-leader-series-natofuture.html [14]General John R. ALLEN (US Marines), former ISAF Commander. "The Art of Strategic Thinking in Politics" http://www.ndc.nato.int/news/current_news.php?icode=709 - [15]Jan Abts. NATO's Very High Readiness Joint Task Force. Research Paper. Research Division. NATO Defense College. Rome, no 109, February 2015.

aria e di mare, non avrà una base fissa, ma si avvarrà di cinque basi situate in Romania, Polonia e Paesi baltici. In queste basi verranno, inoltre, stoccati equipaggiamenti e materiali, come carburante, munizioni e mezzi militari. Inoltre, i Capi di Stato e di Governo alleati hanno deciso il rafforzamento delle capacità di risposta al cosiddetto "hybrid warfare", cioè la forma di guerra caratterizzata dall'utilizzo coordinato di un'ampia gamma di risorse militari, paramilitari e civili in funzione bellica, ed a minacce quali il terrorismo, la proliferazione, gli attacchi cibernetici. Degno di nota, nella composizione della VJTF, risulta essere l'impiego dello strumento aereo a supporto delle attività sul terreno. Nel contesto delle "misure di rassicurazione" NATO, l'Italia ha già assunto dal 1° gennaio 2015, e fino ad agosto 2015, il comando delle missioni della Baltic Air Policing dalla base lituana di Siaulai, con lo schieramento di quattro EuroFighter Typhoon. L'Italia si è inoltre resa disponibile come Framework Nation per la Very High Readiness Joint Task Force (VJTF) nel 2018, mettendo a disposizione una brigata terrestre[16]. Nello specifico il RAP, dal punto di vista politico, costituisce una sorta di rassicurazione per quei paesi Alleati che si trovano alla frontiera dell'Alleanza e che potrebbero essere più esposti ad un attacco proveniente dall'esterno. In termini operativi, questo piano di risposta rapida rappresenta una valida capacità tecnico-operativa in grado di rendere l'Alleanza più visibile[17].

Conclusioni

Rispetto a quella di Al-Qaeda, la propaganda dell'ISIS è eccitante, rapida e brutale ed utilizza i social network ed i social media in maniera più sapiente. La nuova generazione di terroristi sa come comunicare con l'audience occidentale e come far presa sui gruppi musulmani radicali ivi residenti. Di fronte a tali nuove modalità comunicative, il ruolo giocato dagli jihadisti italiani per via telematica, rischia di avere un rilievo sempre maggiore sul piano internazionale, arrivando a costituire una reale ed innovativa sfida per le Autorità occidentali.

Date tali minacce, si rende necessario da parte della Comunità internazionale un impegno concreto per contrastare il terrorismo internazionale, quale grave fattispecie criminosa.

Il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite (CSNU) con Risoluzione 2178 (2014), afferma che la minaccia rappresentata dal terrorismo fondamentalista islamico all'interno degli Stati nazionali e dei foreign fighters presenta dei riflessi a livello regionale e potenzialmente globale .

La cooperazione internazionale ed un approccio integrato, quindi, risultano essere gli strumenti più efficaci per contrastare le più diverse sfide transnazionali, quale il terrorismo globale.[19]

Alla base della strategia di contrasto al terrorismo della NATO, vi è la consapevolezza che questa minaccia ha come target tutti i cittadini dei paesi membri dell'Alleanza, oltre che la stabilità internazionale intesa in senso ampio, comprendente anche quei paesi non NATO ma che costituiscono aree-strategiche per il mantenimento della sicurezza e della pace internazionale.

Le opinioni espresse in questo articolo sono da attribuirsi ai soli autori e non riflettono necessariamente quelle del NATO Defense College o dell`Organizzazione del Trattato dell`Atlantico del Nord (NATO).

[16]Senato della Repubblica Italiana. Servizio Studi Nota Breve NATO, il Vertice di Newport e i più recenti sviluppi febbraio 2015n. 52 ufficio ricerche nel settore della politica estera e di difesa. http://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/17/DOSSIER/905681/00905681.xml - [17]http://carnegieeurope.eu/strategiceurope/?fa=56543
[18]Stefano Santamato, Marie-Theres Beumler (2014). The New NATO Policy Guidelines on Counterterrorism: Analysis, Assessments, and Actions. Strategic Perspectives n. 13, Institut for National Strategic Studies. [19]NATO Defense College Forum Paper (May, 2011). The UN and NATO: Forward from the Joint Declaration. Foreword by Gen Stéphane Abrial (Supreme Allied Comman

Un palazzo storico sede della sezione Muscarà

di VINCENZO RAPPOSELLI

13 marzo 2015

Inaugurata a Viterbo la nuova prestigiosa sede della "Muscarà". Dopo tanti anni di precarietà vissuti in una sede piccola e con una alta concentrazione di personaggi con le loro relative organizzazioni dirigenziali, finalmente la sezione "Muscarà" è riuscita ad ottenere dal Comune di Viterbo una prestigiosa collocazione in un ampio spazio che, in pochi mesi e tanto lavoro, è stato ricondotto quasi al suo primo splendore nobiliare. Il salone più bello e più vasto del Palazzo dell'Abbate o di Donna Olimpia è la nuova sede della sezione più grande d'Italia.

Da esso tre bellissime finestre gotiche fanno godere lo spettacolo calmo e rilassante delle merlature medioevali e della deliziosa piazzetta sottostante.

Il palazzo fu costruito nel XII secolo dai monaci cistercensi dell'Abbazia di S. Martino al Cimino che lo mantennero fino a metà del XVI secolo. Nel 1564 il Palazzo, l'Abbazia e il borgo di S. Martino divennero un principato che Innocenzo X Pamphilj assegnò a suo fratello ed alla sua consorte Donna Olimpia Maidalchini.

Il 13 marzo scorso il salone era gremito di soci e dirigenti ANAE convenuti anche dalle sezioni "Tucano" e "Savini". Il padrone di casa e presidente gen. Orsini unitamente al personale dirigente della sezione, hanno fortemente voluto solennizzare l'evento che ha registrato la presenza del Presidente

Nazionale dell'ANAE gen. Buono, del comandante dell'AVES gen. Bettelli e dei comandanti dei reparti di stanza a Viterbo. Graditissima, altresì, la presenza dei generali di C.A. Sensi e Turetta.

Dopo il saluto di benvenuto del Presidente Orsini, il Vicepresidente col. Torresi ha tracciato con mirabile ed appassionata sintesi la storia della sezione attraverso le variegate attività che essa ha espresse in venti anni della sua storia. Delle attività passate ha messo in evidenza l'apporto della sezione nella gigantesca impresa di elevare il Monumento ai Caduti dell'AVES e nella realizzazione della Sala Storica dell'AVES. Non riportiamo per doverosa brevità giornalistica tutte le altre, pur magnifiche, attività sviluppate nel passato, nella considerazione che il nostro periodico "il Basco Azzurro" ha riportato puntualmente fatti, eventi e realizzazioni.

SEZIONE «Altair»
presidente Giorgio Dal Farra

Precetto Pasquale

Il 23 marzo 2015 presso la Parrocchia di Cristo Re, di Bolzano, la sezione Altair, rappresentata dal presidente, generale Giorgio Dal Farra, l'alfiere con il vessillo e un buon numero di soci, ha partecipato alla celebrazione del precetto pasquale interforze per i militari dei comandi, enti e reparti della provincia autonoma di Bolzano.
Alla liturgia penitenziale, officiata da S.E. l'arcivescovo Santo Marcianò, ordinario militare per l'Italia, hanno preso parte anche le associazioni combattentistiche e d'arma della provincia.

SEZIONE «Cola»
presidente Domenico Grasso

Festa di San Sebastiano

Il 25 gennaio, la sezione, come ormai avviene ogni anno dalla sua fondazione, ha partecipato con il nucleo "Ugo Barra" alla celebrazione della festa di San Sebastiano, patrono della polizia municipale. La solenne manifestazione, si è svolta nel comune di Riofreddo di Sicilia in provincia di Catania con la partecipazione oltre che dei Baschi Azzurri dell'ANAE anche delle associazioni combattentistiche e d'arma del territorio.

Il momento saliente della giornata, si è tenuto nel pomeriggio con la sfilata in parata dei partecipanti lungo vie cittadine, cui è seguita la celebrazione di una Santa Messa in onore del Santo patrono officiata dall'arciprete Gianbattista Rapisarda e seguita dall'omaggio floreale al fercolo di San Sebastiano.

SEZIONE «Muscarà»
presidente Luigi Orsini

Collaborazione con le scuole

Come preannunciato nel precedente numero de il Basco Azzurro, la sezione ha dato inizio al corso di manutenzione per elicottero AB206 presso l'istituto tecnico tecnologico "Leonardo da Vinci" di Viterbo. Il corso, programmato per rafforzare i rapporti di collaborazione tra i Baschi Azzurri della sezione Muscarà con le istituzioni scolastiche viterbesi, organizzato e programmato

dal socio Lucio Dossi in collaborazione con il prof. Raniero Geronzi dello stesso istituto, si articolerà in circa 40 ore di lezioni condotte dal socio ANAE Leoluca Fratello, avvalendosi dell'elicottero AB206 donato il 9 ottobre 2013 dall'ANAE all'istituto scolastico viterbese.

Impegno nel volontariato

La sezione Muscarà, ha concordato con l'associazione nazionale mutilati e invalidi civili (ANMIC) della provincia di Viterbo, un protocollo di collaborazione per la realizzazione di un progetto teatrale improntato su vecchie storie Viterbesi, popolari e leggendarie da rappresentare a scopo di beneficenza presso ospedali, centri anziani, scuole e ovunque sia di aiuto e utile portare momenti di serenità e svago. All'attività di volontariato, hanno aderito diverse famiglie di soci coordinati dall'aiutante Lucio Dossi. Saranno gli stessi soci a cimentarsi nella realizzazione del testo, delle scene e di quanto necessario per la messa in atto della recitazione.

CARNEVALE 2015

Il 12 febbraio scorso, un nutrito numero di soci della sezione, insieme alle loro gentili consorti, si sono ritrovati intorno ad una tavola per festeggiare in allegria il giovedì grasso. Un menu semplice ma decisamente appetitoso è stato pensato, cucinato e servito direttamente da alcuni soci della sezione. Dossi, Di Benedetto, Cecconi, De Rosa, Torresi ed altri, opportunamente assistiti dalle loro mogli, hanno dato dimostrazione di saper affrontare con capacità e competenza i fornelli della cucina, meritandosi il plauso e l'apprezzamento di tutti i commensali. Ovviamente il pranzo era soprattutto un gioioso pretesto per passare in completa allegria alcune ore insieme ai "vecchi" amici e compagni di lavoro. Un esperimento da ripetere sicuramente e con sempre maggiore frequenza. Al termine, tutti i partecipanti, hanno espresso il loro apprezzamento al presidente della sezione "F. Muscarà" Luigi Orsini ed ai suoi più stretti collaboratori, che hanno fortemente voluto e realizzato questo bellissimo evento ottenendo un grandissimo e meritato successo.

Settimane bianche

Come anticipato nelle notizie dell'attività ANAE del sito, le due settimane bianche organizzate dalla sezione Muscarà presso la base logistica di Colle Isarco nell'ultima settimana di febbraio e la prima settimana di marzo, hanno visto la partecipazione di un buon numero di soci appartenenti alla stessa sezione Muscarà e alle sezioni Savini e Tucano. L'organizzazione della base logistica, come al solito è stata impeccabile e i servizi offerti, sono stati di gradimento di tutti i partecipanti. Le giornate sulla neve, hanno visto la frequenza della scuola di sci da parte dei ragazzi e bambini, mentre gli adulti, hanno potuto ossigenarsi in quota e svolgere attività libera con gli sci godendo degli impareggiabili scorci montani offerti dalla località altoatesina.

Caduti del Lamone

La sezione "Muscarà" su invito dell'ente gestore della riserva naturale regionale Selva del Lamone e del comune di Farnese il 3 marzo 2015 ha partecipato alla commemorazione della tragedia dell'aereo B-24 americano nella quale, nello stesso giorno del 1944, perirono otto dei dieci uomini dell'equipaggio. Una parte dei resti del velivolo recuperati nell'area protetta sono stati musealizzati e presentati durante la manifestazione. Alla cerimonia che ricordava il 71° anniversario dell'abbattimento, oltre all'addetto militare dell'ambasciata USA in Italia, erano presenti i parenti del sergente John M. Ashby, giunti per l'occasione dagli Stati Uniti. L'evento, a corollario, ha visto una serie d'iniziative tra cui l'inaugurazione di un monumento posizionato nell'area dell'abbattimento.

Il 3 marzo 1944 trentasei bombardieri B-24 del 454th bomb group, suddivisi in due gruppi di 18 aerei ciascuna, partono dall'aeroporto di San Giovanni (Foggia) per bombardare l'aeroporto di Canino. Nella formazione c'è il B-24H numero di serie 42-52255 facente parte del 736th bomb squadron. Il comandante dell'aereo è il tenente William J. Goodwin Jr. nato il 21 gennaio 1921 a New Orleans, Louisiana. Per via delle condizioni atmosferiche, soltanto la metà di questi aerei riesce a sganciare le proprie bombe sull'aviosuperficie di Canino. Vengono danneggiati diversi caccia tedeschi che si trovano al suolo e gli hangar. Numerosi crateri che si formano a causa delle bombe sganciate sulla pista, anche se non tutte colpiscono il bersaglio. La formazione di bombardieri incontra una moderata e imprecisa azione di contraerea ma subisce la reazione dei caccia tedeschi, Me-109 e Fw-190. Alcuni equipaggi degli aerei americani, vedono che il B-24H del comandante William Jr. Goodwin abbandona la formazione lasciando una scia di fumo. Il suo B-24 con 10 uomini a bordo è colpito a nove chilometri a sud ovest di Pitigliano. Dal quadrimotore danneggiato, il mitragliere sergente Wallace H. Cleveland, ferito seriamente, viene spinto fuori bordo dal mitragliere di coda sergente John M. Ashby che subito dopo si lancia anch'esso col paracadute. Un'esplosione precede lo schianto al suolo del B-24; perdono così la vita 8 aviatori americani.

EPILOGO

Il comandante William J. Goodwin Jr. è sepolto nel Greenwood Cemetery, New Orleans, Louisiana. Il co-pilota Daniel G. Blauston nel New Jersey e il navigatore tenente John G. Datz all'Arlington National Cemetery, Virginia. Il bombardiere tenente John F. Crimmins dopo la guerra venne portato presso il cimitero di guerra americano di Firenze insieme all'operatore radio sergente Lee A. Lecamu e al mitragliere frontale sergente Robert J. Cook. Il tecnico sergente Walter Clayton Ryea è sepolto nel Riverside Cemetery, Swanton, Vermont. Il mitragliere della torretta ventrale Louis H. Zeller nel Forest Hill Cemetery, Evart, Michigan. I sergenti Ashby e Cleveland lanciatisi con il paracadute, furono presi prigionieri e tornarono in patria alla fine della guerra.

Mario Di Sorte

GIURAMENTO CORSO MARESCIALLI

Il 6 marzo 2015, la sezione Muscarà ha partecipato con il proprio vessillo, scortato dal presidente gen. b. Luigi Orsini, dall'alfiere aiutante Silvio Adduci e da un buon numero di soci alla cerimonia del giuramento di 208 allievi appartenenti al 17° corso marescialli della scuola sottufficiali dell'Esercito in Viterbo. La cerimonia, si è svolta alla presenza del capo di stato maggiore dell'Esercito gen. c.a. Danilo Errico, del segretario generale della difesa e direttore nazionale degli armamenti generale Stefanini, del comandante per la formazione specializzazione e dottrina dell'Esercito, generale Lops, e numerose autorità civili, religiose e militari, compresi tantissimi familiari ed amici dei giovani marescialli.

Corso di informatica

Il 17 marzo 2015, presso l'Istituto Tecnico Tecnologico "Leonardo da Vinci " di Viterbo è iniziato il corso di alfabetizzazione informatica programmato e organizzato dalla sezione Muscarà in stretta coordinazione con lo stesso Istituto Viterbese. Il corso che ha visto l'adesione di un considerevole numero di soci e familiari della sezione è stato intitolato alla memoria del maggiore AVES Filippo Fornassi deceduto in un incidente di volo il 30 giugno 2008. Il corso è diretto dai professori Angelo Gigliotti e Daniele Quaranta e dal socio Lucio Dossi. Gli allievi durante l'attività, saranno assistiti da studenti dell'Istituto con funzioni di Tutor.

Assemblea

Il giorno 18 marzo 2015, nella meravigliosa sala della sezione Muscarà si è tenuta la riunione annuale dei soci della sezione. Dopo un minuto di raccoglimento per ricordare i Caduti, l'assemblea si è aperta con l'elezione del presidente, gen. b. Giorgio Bna e del segretario lgt Gaetano Di Benedetto. Durante la riunione, oltre all'approvazione del bilancio 2014 e del preventivo di spesa 2015, sono stati discussi numerosi argomenti relativi alla vita della sezione e agli impegni sociali programmati nel 2015. Il segretario, tra i vari argomenti, ha presentato la situazione soci al 31 dicembre 2014, riepilogato gli eventi a cui la sezione ha partecipato nel 2015, e illustrato le modalità di prenotazione e partecipazione al 19° Raduno Nazionale ANAE di Udine. In particolare, il generale Orsini, ha sottolineato l'importanza della delibera del comune di Viterbo che ha inserito l'area del monumento dei Caduti dell'AVES, nella lista del verde cittadino cosa che aumenta il pregio del monumento e consente un risparmio economico per lo sfalcio dell'erba e l'irrigazione dell'area.

PRECETTO PASQUALE

Il 27 marzo, nella chiesa di Santa Maria della Quercia si è svolto il precetto pasquale per le Forze Armate presenti sul territorio viterbese. La funzione, dopo il saluto iniziale del vescovo di Viterbo mons. Lino Fumagalli, è stata officiata dal vicario generale don Luigi Fabbri. Alla cerimonia la sezione Muscará ha partecipato con il suo vessillo ed una folta rappresentanza.

CORSI DI RECITAZIONE

Il consiglio direttivo della sezione Muscarà, ha stipulato un accordo con l'associazione nazionale mutilati ed invalidi civili per la frequenza ai corsi di recitazione organizzati dalla stessa ANMIC. Le attività, completamente a titolo gratuito, patrocinate dalla Regione Lazio e dal Comune di Viterbo, sono improntate sulle vecchie storie viterbesi, popolari e leggendarie che i partecipanti potranno rievocare.
I corsi sono aperti a tutti (soci, familiari, amici) e sono tenuti da scenografi, insegnanti di recitazione, di ballo e di canto, psicologi, sarti per i costumi e scrittori.

Abu Dhabi: *30 marzo 1980*

Il 30 marzo 2015 presso l'hangar 1 dell'aeroporto "T. Fabbri" è stata celebrata una santa messa officiata dal Cappellano Militare Don Giuseppe Balducci in suffragio dei Baschi Azzurri dell'AVES che 35 anni fa persero la vita in un incidente con il CH-47C sull'aeroporto di Abu Dhabi. In una cerimonia densa di significato, i baschi Azzurri dell'ANAE e dell'AVES, con commozione hanno ricordato il capitano Raffaele Lombardi, il capitano Angelo Manasse, il capitano Franco Scotto, il maresciallo ordinario Dario Cerbini, il maresciallo ordinario Alfonso Marini, il maresciallo ordinario Domenico Recanati il maresciallo ordinario Renato Tavano, il sergente maggiore Nicola Chiarella, il sergente maggiore Francesco Di Bella ed il sergente maggiore Andrea Tognetti.
La sezione ANAE Francesco Muscarà, ha partecipato in massa, con il suo presidente, il vessillo e un gran numero di soci, la maggior parte dei quali, ha ancora vivo nella mente il ricordo di quel tragico 30 marzo 1980, che rappresenta la più grande tragedia della storia dell'Aviazione dell'Esercito.

SEZIONE «Ramacci»
presidente Giorgio Taviani

Assemblea Annuale

Si è svolta il 27 febbraio presso i locali del 3° reggimento di sostegno AVES "Aquila". Dopo un minuto di raccoglimento, per ricordare e rendere omaggio a tutti i colleghi scomparsi; il generale Taviani, presidente della sezione, ha preso la parola trattando argomenti di particolare interesse. Al primo punto l'analisi sul numero degli iscritti alla sezione, in calo rispetto al trend degli anni precedenti, ineluttabili cause naturali ma anche disaffezione di alcuni. Partendo dalla disaffezione, ha illustrato le numerose iniziative svolte dalla sezione nell'anno, che se da una parte, fanno risaltare i profondi valori etici degli appartenenti all'ANAE, all'AVES, dall'altra contribuiscono a mantenere saldi i legami di cameratismo. Si è parlato poi della modernizzazione, invitando tutti non solo a continuare ad essere tecnologicamente aggiornati, ma ad usare i moderni mezzi di comunicazione utili a risparmiare tempo e denaro. Nella sua relazione, il presidente Taviani, ha illustrato le novità dell'ANAE, ora più vicina anche alle sezioni periferiche, a partire dal sito ufficiale dell'ANAE che offre anche diversi utili servizi, alla rivista, alla semplificazione delle procedure per le iscrizioni e rinnovi, effettuabili o direttamente presso la segreteria di sezione o attraverso il sito ANAE. Infine, ha ricordato che la sezione vanta una sede, un monumento in Rocca nel Parco delle Rimembranze, due lapidi commemorative nel Tempio ai Caduti in Città Alta a Sudorno e un Parco Cittadino intitolati alla memoria della nostra M.O.V.M. Fiorenzo Ramacci. Tra le attività future della sezione il generale Taviani ha ricordato: la partecipazione al Raduno Nazionale di Udine; le iniziative che s'intendono intraprendere in occasione della celebrazione del 50° anniversario della costituzione del 3° rgt. sost AVES Aquila, dove sarà allestita, a cura del reggimento e con la collaborazione della sezione"Ramacci", una mostra fotografica che riassumerà il percorso del reggimento "Aquila". Sempre in occasione del 50° anniversario del reggimento sono in programma altre sponsorizzazioni e collaborazione da parte dell'ANAE, tra cui la realizzazione di un opuscolo e la realizzazione di una medaglia ricordo. Proposta Musicale. Il presidente, ha poi presentato una doppia proposta musicale realizzata dal socio Gaggia: la prima per accompagnare in sottofondo la lettura della preghiera dell'AVES, la seconda, opportunamente rielaborata come proposta di inno/marcia per l'ANAE o addirittura dell'AVES, colmando una atavica lacuna.

Con un ringraziamento ai soci che hanno attivamente collaborato nell'anno trascorso e sottoponendo la relazione al parere dell'assemblea che ha approvato all'unanimità, il presidente della sezione Ramacci e presidente dell'assemblea, gen. Giorgio Taviani, ha chiuso l'assemblea.

SEZIONE «Rigel»
presidente Andrea Santarossa

All'UTE di Portogruaro

La sezione sale in cattedra al corso di storia dell'aviazione che si è svolto all'Università della terza età di Portogruaro. Il corso, articolato in sei lezioni è stato tenuto dal socio della sezione dr. Paolo Garofalo. Molto apprezzato dai circa 80 partecipanti, l'intervento del presidente della sezione ANAE di Casarsa, Andrea Santarossa, che ha trattato la storia dell'Aviazionedell'Esercito.

Il colonnello Santarossa, si è soffermato in particolare sul ruolo e la funzione dell'AVES nelle missioni

umanitarie e di soccorso alle popolazioni civili, ricordando come, in tali attività, la specialità abbia pagato un alto tributo in vite umane. La lezione è poi proseguita con l'illustrazione dei moderni elicotteri in dotazione dell'AVES in particolare dell'A 129 Mangusta utilizzato dal reggimento di Casarsa. Il grande interesse dei corsisti, si è manifestato con una serie di domande alle quali il colonnello Santarossa ha dato complete ed esaurienti risposte. Il corso è stato concluso dal dott. Garofalo con una lezione sul "Il futuro del volo".

SEZIONE «Sanna»
presidente Marino Zampiglia

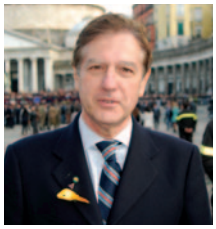
L'Orsa Maggiore ha 39 anni

La sezione il 16 febbraio, ha partecipato presso la base del 21° gruppo squadroni AVES "Orsa Maggiore" alla cerimonia celebrativa del 39° anniversario della costituzione del gruppo. Nel 1976, in seguito alla ristrutturazione dell'ALE, il reparto aerei leggeri, di stanza in Sardegna, divenne prima 9° gruppo squadroni ALE poi, dopo appena 15 giorni, assunse la denominazione attuale. La SAL, divenne 211° squadrone AL-1 su 6 aerei L-19 e la SER distaccata a Capo Teulada assunse la denominazione di 421° squadrone ERI-1 su 6 elicotteri AB-47.
Sotto la stessa data, furono costituiti gli altri due squadroni di volo: 422° squadrone ERI-3 e 515° squadrone EM-2 che furono dotati rispettivamente di AB-206 e AB-205, nel corso dello stesso 1976.
L'importante evento, voluto fortemente e per la prima volta, dal comandante del gruppo, ten. col. Maurizio Sabbi, ha avuto due momenti caratterizzanti: il mattino, con l'alzabandiera solenne, e la deposizione di una corona di fiori al monumento ai caduti del reparto seguita dal discorso commemorativo del comandante. Particolarmente emozionante, soprattutto per le giovani generazioni di Baschi Azzurri, è stato quando il comandante, ha invitato a deporre la corona ai caduti il socio ANAE colonnello Alfredo Merrone che quel 16 febbraio 1976 da tenente pilota, fu testimone di quell'avvenimento. L'altro momento, questa volta più festaiolo ma anch'esso ricco di significato, è stato il pranzo di corpo, al quale su invito del comandante del gruppo, ha partecipato un folto numero di soci ANAE, che ha fatto parte in passato degli effettivi del gruppo.

MEZZA MARATONA

Domenica 1° marzo 2015 si è svolta la 41ª edizione della mezza maratona Roma – Ostia di Km.21,97 alla quale hanno partecipato 13.797 atleti provenienti da tutto il mondo. Il socio della sezione sarda dell'ANAE "Agostino Sanna", Giuseppe Mura, ha gareggiato nella categoria over 70 classificandosi 6° tra i 78 concorrenti .

Geopolitica dell'acqua



di GIUSEPPE BODI

La molecola dell'acqua rappresenta una delle sfide fondamentali del XXI secolo. L'acqua, elemento più diffuso in natura, è alla base della vita. È fonte di: alimentazione, salute, benessere materiale, culturale, sociale e sanitario di ogni popolazione, sviluppo economico e, quindi, capace di alterare gli equilibri di pace in quanto la sua distribuzione ineguale sul pianeta può generare attriti e guerre dissimulate da altre cause. L'acqua dolce è poco più dell'1% del totale delle risorse idriche terrestri. Seppur, secondo le statistiche, sufficiente per i bisogni umani ed agricoli, è la sua differente accessibilità a provocare gravi problematiche per la pace. Alcuni Stati, favoriti dalla posizione geografica, ovvero climatica, dispongono di circa il 60% delle risorse idriche mentre la gran parte dei Paesi ha penuria di questo bene essenziale; in particolare è stato identificato un "Triangolo della sete" localizzato tra Africa del Nord, Medio Oriente ed Asia centrale.

Nel corso del XX secolo i consumi di acqua si sono sestuplicati per il maggior impiego nell'industria, per le aumentate necessità in campo agricolo (aumento della popolazione e degli standard alimentari), miglioramento della qualità della vita e degli impieghi in campo sanitario.

> «L'acqua è la sola ragione che potrebbe condurre l'Egitto di nuovo in guerra».
>
> **Anwar al-Sadat**

Il clima incide in quanto la piovosità dota le aree di maggiori o minori quantità di acqua disponibili per i vari impieghi. Le zone aride sono difficilmente coltivabili e gli agglomerati umani vivono in gravi disagi. Le zone particolarmente fredde hanno ghiacci, che non sono direttamente impiegabili per consumo od altro. Ancora, il clima incide per la maggiore o minore regolarità delle piogge e per la loro intensità e violenza.

L'acqua deve avere la possibilità di infiltrarsi nelle falde freatiche affinché possa essere nuovamente impiegabile per la popolazione.

Appare, purtroppo, evidente che le riserve idriche mondiali sia per aumento dei bisogni e dei consumi, sia per incremento della popolazione terrestre, sia per fattori di ineguale distribuzione, sia per dissennato sfruttamento delle riserve e del territorio, sia per fattori climatici, sono in progressiva, rapida ed inesorabile diminuzione. La crisi idrica che affligge varie parti del mondo è la dimensione più pervasiva, grave e meno visibile del problema ecologico che colpisce l'umanità.

L'agricoltura consuma il 70% delle acque, benché la maggior parte del reddito mondiale sia riferibile all'industria ed al terziario.

Il connubio tra incremento demografico e scarsità progressiva di acqua può configurarsi come una miscela esplosiva ad elevato rischio di deflagrazione. Questi due elementi possono tradursi in scarsità di cibo, pressione demografica per le migrazioni ed un sempre maggiore inurbamento, abbandono di aree agricole con conseguenze ambientali, peggioramento della qualità della vita, problemi sanitari, limitazione alle politiche di sviluppo economico, disoccupazione, aumento della propensione a delinquere, problemi di ordine pubblico, aumento delle megalopoli e molto altro. Scendere sotto una certa soglia di disponibilità pro capite significa ostacolare lo sviluppo di un Paese, o di un territorio, e minare la salute dei suoi abitanti. L'acqua mantiene la sua disponibilità solo se le fonti sono utilizzate entro i limiti della rinnovabilità. Se il reddito o molti prodotti e servizi possono essere redistribuiti, il bene acqua lo è difficil-

mente se non per mezzo di opere infrastrutturali che non sempre raggiungono lo scopo prefissato.
Il maggiore dei problemi deriva dalle acque dei fiumi. Alcuni fiumi vengono deviati, si costruiscono dighe ed altro. Ciò comporta che a valle diminuisce il flusso di acqua o si vanno a limitare, se non azzerare, le quantità di acqua che alimentano i laghi. Tutto ciò, oltre al danno diretto, genera un'alterazione biologica (colture, pesca, ecc.) e climatica, nonché un inaridimento del territorio.
Con chiarezza emerge che il "fattore acqua", ovvero la sua penuria, andrà a generare sempre maggiori elementi di conflittualità tra gli Stati che desiderano accaparrarsi quantità sempre maggiori di questo bene essenziale per lo sviluppo e la sopravvivenza del genere umano.
Altro elemento di preoccupazione è la correlazione tra acqua potabile e smaltimento delle acque sporche. La prima, necessaria ed indispensabile, oltre a dover essere "pulita" deve essere accessibile per la popolazione. Le seconde, portatrici di inquinamento, se non trattate adeguatamente inquinano le falde freatiche, i fiumi (da dove provengono le acque consumate quotidianamente) ed il mare (quindi la fauna e la flora marine). Sconvolge che l'acqua, fonte di vita, possa tramutarsi in troppi casi in fonte di morte.
La mancanza di acqua, di igiene e di elementare prevenzione medica favorisce la diffusione di una variegata, quanto pericolosa, serie di malattie che mettono a repentaglio i già provati sistemi sanitari e sociali locali. Tutto questo stato di cose genera un aggravio di spese a livello statuale e mondiale, costi che sottraggono risorse alle politiche di sviluppo.

Nel "Triangolo della sete", non a caso, si concentrano le maggiori problematiche mondiali. Qui sono localizzati fenomeni quali:

- terrorismo: l'incapacità di migliorare le condizioni sociali ed economiche funge da volano per l'attrazione, l'arruolamento ed il proselitismo;
- povertà diffusa: sulle masse il combinato di religione e povertà è una miscela esplosiva che può condurre al terrorismo;
- incremento demografico: non supportato da adeguate politiche di sviluppo economico;
- bassa età media della popolazione conseguente all'incontrollato sviluppo demografico: oltre la metà della popolazione ha un'età tra i 16 ed i 40 anni. In questo range anagrafico sono maggiori le possibilità di attecchimento di ideologie estremistiche;
- città sovraffollate per inurbamento, per l'inaridimento delle terre coltivate che destabilizzano ulteriormente le risorse idriche locali;
- rivalità tra Potenze regionali combinate con la presenza e la permanenza di contrastanti interessi di potenze mondiali;
- conflitti religiosi: presenza di cristiani, ebrei e mussulmani;
- rivalità etniche ed identitarie;
- guerre per lo sfruttamento dei giacimenti petroliferi.

Miscele esplosive che spesso hanno fatto parlare di possibili deflagrazioni di conflitti nucleari (localizzati e non) o mondiali. L'aridità di queste terre non favorisce i processi di pacificazione.
Negli ultimi cinquanta anni trenta conflitti su trentasette, correlati all'appropriazione di risorse idriche, si sono registrati in Medio Oriente. Nel corso della "Guerra dei Sei Giorni" (1967) Israele occupò le alture del Golan e non ha mai accettato di restituirle alla Siria poiché l'altopiano consente, in una zona particolarmente arida, l'approvvigionamento idrico del lago di Tiberiade e del fiume Giordano. L'acqua è "uno strumento di guerra anche nel conflitto con i palestinesi". Nell'area si trovano delle aree "idro-conflittuali" riconducibili al bacino del fiume Giordano, alla valle del Nilo, a quella del Tigri e dell'Eufrate. Mutando area

«Se le guerre del XX secolo sono state combattute per il petrolio, quelle del XXI avranno come oggetto del contendere l'acqua».
Ismail Serageldin

«Le malattie collegate a ingestione di acqua non pura sono causa di circa un milione e mezzo di decessi annui».
UNICEF

geografica, è scontato che la Cina non concederà mai l'autonomia al Tibet per l'evidente fatto che da quella Regione nascono i fiumi Huang He (Fiume Giallo), Yangze Jiang (Fiume Azzurro), Mekong e Brahmaputra. Da questi fiumi dipende la vita di 1,6 miliardi di persone.

Correlato allo sfruttamento idrico vi è quello della realizzazione di dighe, per favorire un miglior utilizzo delle acque, mediante un loro uso controllato ma, talvolta, la loro costruzione si concretizza in una prevaricazione verso altri Paesi poiché limita, od impedisce, un libero accesso alle acque dei fiumi. In alcuni luoghi le dighe hanno generato processi di salinizzazione o prosciugamento di zone lacustri: ad esempio il lago d'Aral, una volta pescoso, è ora in totale crisi ittica e la salinizzazione ha prodotto problemi sanitari (malattie respiratorie). Si può comprendere che emergono indissolubili legami tra acqua, agricoltura, sviluppo economico, indipendenza alimentare, ricchezza (o povertà), sviluppo demografico e stabilità politica.

Se nel XIX secolo battaglie furono combattute per l'oro, nel XX per il petrolio, nel XXI si potrà guerreggiare per l'acqua. Molti conflitti dovuti a "guerre dell'acqua" vengono ammantati da motivazioni

> «O il fabbisogno di acqua nel mondo viene soddisfatto o il risultato inevitabile sarà la fame di massa... Se fallissimo, posso assicurarvi che nemmeno la potenza militare senza precedenti dell'America sarebbe in grado di preservare a lungo la pace».
>
> **Lyndon B. Johonson**

regionali, religiose, etniche od identitarie. Taluni sistemi non democratici centralizzano il controllo decisionale anche sulle risorse idriche sottraendo alla popolazione occupazione e, di conseguenza, mezzi di sostentamento. Ciò genera una cultura dell'insicurezza che viene sfruttata per alimentare e gestire tensioni, rancori ed odio. La privazione del diritto alla risorsa idrica mina la stessa identità culturale. Le normative, nazionali ed internazionali, inerenti all'acqua non rappresentano un'adeguata risposta ai potenziali conflitti per questo bene primario sia sotto l'aspetto politico, sia sotto quello ecologico. La pratica della distribuzione idrica si è basata su quattro teorie. "la sovranità nazionale", "il flusso naturale dell'acqua", "l'assegnazione equa" e "l'interesse della comunità".

La prima, risalente al 1896, afferma che gli Stati ripari detengono il diritto esclusivo sulle acque che attraversano i loro territori, pertanto sono pienamente liberi di usarle a loro piacimento, indipendentemente dai possibili effetti negativi su altri Stati ripari. La teoria del "flusso naturale dell'acqua" sostiene che, essendo un fiume parte integrante del territorio dello Stato, ad ogni utente ripario inferiore compete il flusso naturale del corso dell'acqua senza ostacoli frapposti dagli utenti ripari superiori. Gli utenti superiori debbono fare un uso ragionevole del proprio flusso. Tale teoria ben si applica ad uno Stato unitario; meno quando divergono gli interessi tra Stati confinanti e non. Le teorie "dell'assegnazione equa" e "dell'interesse della comunità" sono strettamente connesse. L'equo utilizzo si concretizza nel fatto che i fiumi internazionali dovrebbero essere impiegati su una base di equità. La teoria ha avuto riconoscimenti internazionali. Nonostante un sostanziale accoglimento della teoria dell'equa distribuzione, la stessa incontra ostacoli per l'interpretazione del suo significato. Parlare di criteri paritari è complesso; poiché un fiume non è divisibile, il tutto si sostanzia nel termine "equità", sufficientemente distante da "uguaglianza". Nel 1966, quando il problema crisi idrica era ancora poco percettibile, il Presidente degli USA Lyndon JOHONSON affermò: "*Siamo in corsa con il disastro. O il fabbisogno di acqua nel mondo viene soddisfatto o il risultato inevitabile sarà la fame di massa..... Se fallissimo, posso assicurarvi che nemmeno la potenza militare senza precedenti dell'America sarebbe in grado di preservare a lungo la pace*". Se le stime su possibili guerre per lo sfruttamento idrico sono diverse, pur reputandosi non probabile lo scoppio di un conflitto per motiva-

«La prossima guerra per l'acqua si svolgerà per il Nilo».

Botros Ghali

«Muoiono più persone a causa dell'acqua infetta che non ha causa di tutte le forme di violenza, inclusa la guerra».

Ban-Ki-moon

zioni direttamente correlate all'acqua, le stesse potrebbero avere ripercussioni pericolose se innestate su problematiche di natura etnica, identitaria, religiosa, politica o diplomatica. Le tensioni internazionali di natura idrica si sviluppano, prevalentemente, tra Paesi a monte ed a valle dei bacini internazionali Nilo, Eufrate, Indo, Brahmaputra ma anche tra Stati separati da fiumi frontalieri (Giordano). L'acqua è soprattutto un business; già nel 2000 la rivista "Fortune" identificò nell'oro blu il settore più redditizio per gli investimenti. Le aziende vendono acqua in bottiglie o, in alternativa, bibite gasate.

> Aspetti locali (statuali) correlati alle potenziali conflittualità idriche

ISRAELE Il bacino del Giordano rappresenta il luogo storico dei conflitti arabo-israeliani. La penuria di acqua aggrava le tensioni politiche già esistenti. Le alture del Golan (occupate da Israele) sono il più importante "castello d'acqua" (riserva idrica di un Paese o di un territorio) dell'area. Le acque del Giordano e degli affluenti della riva sinistra alimentano il lago di Tiberiade, che è la sola riserva di acqua non salata di Israele, che non ha mai fatto mistero della volontà di battersi per garantire i propri approvvigionamenti idrici. Nel 1962 il Primo Ministro israeliano dichiarò: "*l'acqua è il sangue delle nostre vene*" ed impedirne l'accesso sarebbe stata causa di guerra.
Perno dello sfruttamento dell'acqua è l'agricoltura. Israeliani e palestinesi sono profondamente legati alla terra che è parte di un "processo di identificazione nazionale". Gli israeliani identificarono nella coltivazione della terra il mito dell'immaginario collettivo sionista; un pioniere-contadino che ritorna alla propria sacra terra promessa. Anche se i giovani, a partire dall'ultimo decennio del XX secolo, hanno mutato molti stili di vita, il "mito" non si è spento. I palestinesi hanno tradizioni rurali ed agricole; la popolazione vive, per almeno i due terzi, in villaggi. Le radici contadine, oltre ad essere identitarie, sono anche un modo di legittimarsi.
Israele ha destrutturato l'agricoltura per colpire le radici culturali dei palestinesi che, privati delle loro attività tradizionali agricole, sono stati costretti a lavorare

nel mercato israeliano, cui forniscono manodopera a basso prezzo. La zona dove maggiormente i disagi sono evidenti è la Striscia di Gaza, inesauribile fonte di problemi per Tel Aviv, dove il sale è, presente nelle falde acquifere.

TURCHIA Controlla i fiumi Tigri (1.850 km.) ed Eufrate (2.780 km.). I due corsi d'acqua attraversano Siria ed Iraq in zone progressivamente più aride, sino a confluire nello Shatt al-Arab che sfocia nel Golfo Persico. I due fiumi dettero vita alla civiltà mesopotami-

ca. Fin quando il loro controllo è stato effettuato da una forte ed unica autorità centrale non sono emersi particolari problemi. Ora la sola Turchia è in grado di controllare a monte i due fiumi a scapito della Siria e poi dell'Iraq. Se la Turchia sostiene che l'acqua è sua quanto il petrolio è dell'Iraq, quest'ultimo reclama "diritti storici". Una "priorità d'uso", facendo risalire l'utilizzo delle acque dei due fiumi alla civiltà mesopotamica di circa 6.000 anni fa. A ciò si deve aggiungere un mutamento degli equilibri politici di potenza dell'area. L'Iraq ha perso voce in capitolo in ambito internazionale; la Siria ha vissuto - e vive - crisi economiche, politiche e diplomatiche di ampia portata. La Turchia è un Paese membro della NATO, fedele alleata degli USA, e le sue Forze Armate sono considerate le più forti del Medio Oriente.

EGITTO La regione del Nilo è strategica per tutti i Paesi rivieraschi. È il più lungo fiume del mondo (6.671 km.); attraversa, con il suo bacino di tre milioni di chilometri quadrati, ben dieci Stati: Burundi, Ruanda, Repubblica Democratica del Congo, Uganda, Kenya, Tanzania, Sudan, Etiopia, Eritrea ed Egitto. È formato dal congiungersi, presso Khartoum (Sudan), di due fiumi: il Nilo Bianco ed il Nilo Azzurro. Tra i vari Paesi rivieraschi vi sono state spesso tensioni. Nel 1979 Anwar al-Sadat affermò: "*l'acqua è la sola ragione che potrebbe condurre l'Egitto di nuovo in guerra*"; nel 1987 Botros-Ghali (Segretario Generale dell'ONU pro-tempore) disse: "*la prossima guerra per l'acqua si svolgerà per il Nilo*". Pur trattandosi di pensieri ormai datati, l'acqua rimane un bene raro in un'area sottosviluppata, dipendente in larga parte dall'agricoltura, con ampie sacche di denutrizione e con un incremento demografico superiore al 2,5% annuo. Il Nilo acquisisce la quasi totalità delle acque dalle montagne etiopi. L'Egitto, la cui vita dipende dal Nilo, vive grazie alle acque precipitate negli altopiani dell'Etiopia. La diga di Assuan (inaugurata nel 1971) ha permesso all'Egitto di incrementare la produzione agricola (sicurezza alimentare per una popolazione in crescita) e quella di energia idroelettrica con effetti positivi sull'industria e sul turismo. La diga sta divenendo insufficiente e nuovi progetti prevedono, utilizzando le acque del lago Nasser (artificiale), l'irrigazione di valli a latere del Nilo per accrescere ulteriormente la produzione agricola necessaria per nutrire una popolazione in costante aumento. Non è da sottovalutare, naturalmente, la difficile situazione interna egiziana afflitta da problemi economici, politici e religiosi di vasta portata, acuitisi negli ultimi tempi. L'Etiopia sta pianificando progetti di irrigazione e costruzioni di centrali idroelettriche, avendo in quest'ultimo settore una enorme potenzialità. Ciò preoccupa l'Egitto e, pertanto, si sono ulteriormente irrigiditi i rapporti. L'Egitto afferma che il Nilo è un fiume interamente navigabile per cui gode di un particolare status internazionale. Il Sudan, per decenni, ha accantonato propositi di sfruttamento delle acque a causa di interminabili lotte interne tra il nord ed il sud del Paese. Solo ora, dopo l'indipendenza del sud (luglio 2011), cominciano ad avviarsi concretamente programmi che prevedono accordi anche con l'Etiopia. L'Egitto vede con preoccupazione l'avvicinamento tra Sudan ed Etiopia ma, in contemporanea, non vuol mettere a rischio la storica alleanza con il Sudan.

CINA Impegnata sul duplice fronte dello sviluppo economico e demografico, la Cina abbisogna di sempre maggiori quantità di acqua per soddisfare i bisogni nutrizionali di una popolazione che è di oltre 1,3 miliardi. In aggiunta agli impieghi agricoli (la coltivazione del riso, alimento base per i cinesi, necessita di notevoli quantità di acqua), vi sono quelli per lo sviluppo economico (nell'ultimo decennio è stato intorno al 10% annuo) e per dissetare una popolazione che si vede sempre più costretta, in molte zone, a rifornirsi di acqua in recipienti facendo file interminabili. Una scarsa attenzione ai problemi ambientali ha incrementato i livelli di inquinamento. L'irregolarità delle acque fluviali, le frequenti inondazioni, il peggioramento della qualità delle acque (catastrofi dovute agli scarichi industriali e domestici incontrollati e non trattati) e la non autosufficienza alimentare creano un mix preoccupante per la classe politica cinese. La costruzione di

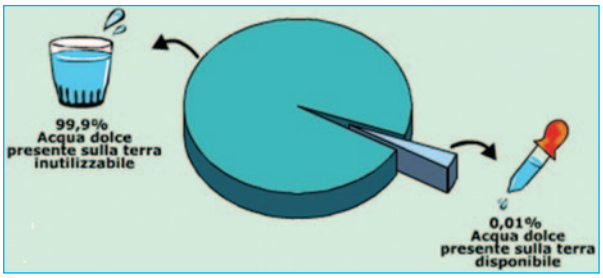
circa 22.000 dighe ha creato problemi di prosciugamento delle acque fluviali ed i Paesi limitrofi lamentano sia la sottrazione delle acque, sia lo sversamento di liquidi inquinanti nei fiumi. Con l'India, oltre a tensioni politiche, economiche e frontaliere, vi sono quelle riconducibili allo sfruttamento delle sorgenti idriche in quanto Cina ed India hanno il loro castello d'acqua in Tibet, occupato dal 1949 dalla Cina, considerato il castello d'acqua dell'Asia[1].

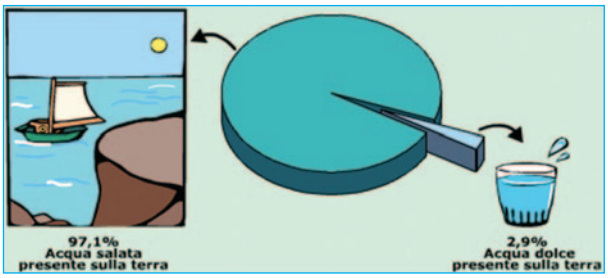
INDIA Anche l'India ha una situazione idrica complessa. Impegnata sul doppio fronte dello sviluppo economico e demografico, il Paese necessita di sempre maggiori quantità di acqua per soddisfare i bisogni nutrizionali di una popolazione che è di quasi 1,2 miliardi. L'agricoltura è irrigua ed il Brahmaputra è vitale per l'India. Come per Cina, Pakistan e Bangladesh la coltura del riso, che richiede grandi quantità di acqua, è alla base dell'alimentazione. Il confronto cino-indiano è una rivalità tra titani. Il mix è scarsità di acqua ed inquinamento dell'acqua dolce. L'India agricola dipende dal clima monsonico e dalle acque provenienti dall'Himalaya, dove nascono i tre grandi fiumi che attraversano il Paese: Brahmaputra, Gange ed Indo. Ha consistenti riserve sotterranee (tra le più cospicue al mondo). A ciò deve aggiungersi una cronica ed inadeguata gestione della risorsa idrica. L'industria, in espansione, assorbe elevate quantità di acqua per centrali termiche, fabbriche siderurgiche, tessili e cantieri. A questo si somma la delocalizzazione di imprese occidentali (europee e non). La difficoltà di accesso all'acqua, la rete fognaria degradata in modo allarmante, l'uso dissennato di acqua potabile per l'agricoltura, la tariffazione molto bassa, la cattiva gestione ed altro sono un serio problema per l'India. I razionamenti di acqua rappresentano la normalità. Gli attriti idro-politici con Pakistan e Bangladesh sono acuiti in quanto si sovrappongono a quelli etnico-religiosi, ovvero tra indù e mussulmani. L'India viene accusata di provocare inondazioni o siccità gestendo le dighe a monte del Pakistan. Pomo della discordia è il castello d'acqua del Kashmir.

Altre aree regionali di contrasto/attrito per problematiche relative all'impiego delle risorse idriche possono segnalarsi in:

ASIA Lo sfruttamento delle acque del Syr-Darya e dell'Amu-Darya, che ha condotto alla salinizzazione delle terre intorno al lago d'Aral (lago salato), ha ormai ridotto di oltre l'80% la sua superficie e la portata originari. Intorno, aggravati da aspetti criminali, conflitti religiosi e politici, su varie posizioni, si confrontano, anche molto duramente, Uzbekistan, Tagikistan, Kirghizistan e Turkmenistan.

AFRICA Il fiume Senegal è fonte di contrasti tra il Senegal e la Mauritania; nella zona del Sahel, tra steppa e deserto, la popolazione ha gravi problemi alimentari uniti a tensioni etniche e culturali tra i due Stati; in questo quadro, sicuramente non confortante, i mutamenti climatici e l'effetto serra aggravano lo stress idrico mondiale, elemento che si ripercuote negativamente su quanto esposto.





[1]Dal Tibet nascono il Fiume Giallo, il Fiume Azzurro, il Mekong, il Brahmaputra (fiume sacro per gli Indù), il Saulen.

Bibiografia

Suzanne DIONET-GRIVET, La guerra dell'Acqua, Fuoco Edizioni - Vandana SHIVA, Le guerre dell'acqua, Feltrinelli

Caro vecchio CH-47C

Con l'entrata in servizio dell'ICH-47F, comincia la programmata e lenta dismissione dei CH-47C che hanno rappresentato per oltre 40 anni i velivoli di punta dell'Aviazione dell'Esercito. La redazione de "il Basco Azzurro" continua la pubblicazione delle storie che hanno visto il CH-47C e i suoi validissimi e straordinari equipaggi, operare ovunque in missioni di ogni tipo, spesso al limite delle potenzialità dell'elicottero. I racconti, se da una parte vogliono trasmettere ai giovani Baschi Azzurri, una parte importante della nostra storia, dall'altra vogliono esaltare la professionalità e la capacità operativa degli equipaggi del CH-47C del 1° Reggimento AVES "Antares".

CH-47C sulle Dolomiti: era il 1976

Una spettacolare operazione sia per le dimensioni del carico sia per le intrinseche difficoltà ambientali, è stata compiuta nei primi giorni di gennaio da un elicottero CH-47C "Chinook" dell'Aviazione Leggera dell'Esercito. Il Chinook, proveniente dal primo reparto elicotteri del CAALE di Viterbo su specifica richiesta delle autorità locali di Solda, un paese in provincia di Bolzano, ha "agganciato" un gruppo elettrogeno del peso di quasi tre tonnellate trasferendolo dal rifugio Milano a quota 2700 metri fino al paese, quota 2100 metri, per poter effettuare le necessarie riparazioni.

La missione di trasporto a valle, effettuata con il gancio baricentrico, è durata circa un'ora e ha richiesto all'equipaggio un particolare impegno. Sul posto in precedenza un AB 205 del IV REUG appartenente al IV Corpo d'Armata Alpino aveva trasportato uno specialista che all'arrivo del Chinook ha guidato da terra le operazioni di avvicinamento del grosso birotore, agganciando quindi il carico e assicurandolo con delle funi per rendere possibile il trasporto. L'intervento del Chinook in val di Solda, ha confermato le doti di versatilità della macchina che è attualmente in via di consegna ai reparti dell'Aviazione Leggera dell'Esercito e che consentirà più ampie capacità operative anche in difficili interventi in zone montane.

Non è la prima volta che elicotteri dell'Esercito compiono missioni così impegnative in zone d'alta montagna. In particolare nell'ambito del IV Corpo d'Armata Alpino di Bolzano è stato predisposto un servizio di soccorso in montagna con elicotteri appositamente attrezzati che ha ottenuto per i suoi numerosi interventi anche nelle più difficili condizioni operative molti riconoscimenti da autorità civili e militari. Proprio dopo la missione in Val di Solda l'AB 205 del IV REUG, non appena tornato a Bolzano, è nuovamente decollato verso il Passo Pordoi dove una sciatrice in seguito ad una caduta si era gravemente infortunata ed aveva necessità di immediato ricovero in ospedale. A bordo dell'elicottero è stato possibile praticarle i primi soccorsi in quanto dell'equipaggio fa parte normalmente un medico. Gli elicotteri del servizio di soccorso in montagna del IV Corpo d'Armata Alpino, "coprono" le province di Trento, Bolzano e Belluno e, oltre al trasporto dei feriti, partecipano ad operazioni di ricerca di dispersi e portano squadre di soccorso con cani da valanga ed altre attrezzature.

Lancio completato con successo

Missione compiuta per lo spazioplano europeo, un fiore all'occhiello dell'industria e della ricerca aerospaziale italiana.
Una missione importante per il futuro dei viaggi spaziali.

Un po' capsula e un po' shuttle, lunga cinque metri e larga poco più di due che avevamo visto in volo insieme al nostro CH47C

È andato tutto secondo i programmi. IXV (Intermediate eXperimental Vehicle), il dimostratore di rientro atmosferico dell'ESA (l'Agenzia Spaziale Europea), sviluppato da Thales Alenia Space a Torino, è stato lanciato con successo, alle ore 14:40 italiane dell'11 febbraio 2015, dal Centro Spaziale di Kourou in Guyana Francese (CSG), con il vettore europeo VEGA. Il modulo che dovrebbe sostituire lo Shuttle. La missione, ha avuto una durata complessiva di 1 ora e 40 minuti terminata, con lo splash-down nell'Oceano Pacifico, dove IXV è stato recuperato da una nave italiana appositamente equipaggiata.
Nel 2013 l'AVES con un CH-47C contribuì a verificare praticamente l'ammaraggio del prototipo con uno spettacolare volo al gancio. In quella occasione il volo sulla Tuscia di questo curioso oggetto bianco ed arancione destò curiosità ed in seguito interesse scientifico. I tecnici furono ospiti dell'AVES per elaborare il progetto ed i materiali necessari per realizzare il particolare trasporto del mezzo. Il 19 giugno 2013, poi, nel mare prospicente la costa orientale della Sardegna, l'IXV, fu trasportato in quota da un elicottero CH-47C del 1° "Antares", e sganciato da circa 3.000 m, ad una distanza dalla costa di circa 10 km, dopo pochi secondi di volo avvenne l'apertura del paracadute e il velivolo effettuò una lenta discesa fino all'ammaraggio. La sinergia nelle attività tra il CIRA, l'AVES e il personale militare coinvolto nelle operazioni con assetti aerei, imbarcazioni, aerosoccorritori e personale di terra, consentì il recupero in sicurezza dell'IXV.

QUALCHE DATO
I 100 minuti da brivido per il test del 'mini-Shuttle europeo IXV, il primo veicolo spaziale europeo in grado di rientrare a Terra, partito dalla base europea di Kourou (Guyana Francese) con un razzo Vega.
E' una missione dell'Agenzia Spaziale Europea (ESA) della quale l'Italia è capofila con l'Agenzia Spaziale Italiana (Asi), che contribuisce per il 40%.

300 SENSORI
A tal fine la navicella è dotata di 300 sensori e di una camera all'infrarosso la quale scruterà i flussi calore sulle sue superfici mobili. Quindi, oltre la sfida con i materiali ceramici e ablativi (sughero e silicio) una seconda altrettanto ardua è rappresentata dal cervello che deve gestire il veicolo nelle diverse fasi del volo riportandolo a terra integro.

Italia in prima linea

La società italo-francese guida infatti l'impresa che vede coinvolte una quarantina di società europee essendo il programma sostenuto da Italia, Belgio, Francia, Spagna, Portogallo, Irlanda, Svizzera, Germania. La navicella automatica è lunga cinque metri e larga poco più di due, ma interessante è la sua architettura frutto di una sintesi tra un navetta, tipo shuttle, e una capsula come le soyuz russe, prendendo il meglio delle facoltà di entrambe. «*È un compromesso ideale tra la semplicità di concezione tipica delle capsule e la manovrabilità garantita da uno shuttle*», commenta Giogio Tumino, programme manager in ESA dell'astronave europea. Un po' capsula, un po' shuttle; guardandola, infatti, si vede che ha una forma chiamata dagli aerodinamici portante (un po' come l'ala di un aeroplano) che, unita ai propulsori a razzo di cui è dotata e alle sue superfici di governo, consente un certo controllo della traiettoria alle diverse quote, dallo spazio all'atmosfera, fino alla terra. L'IXV è concepito, per il momento, perché rientri in mare per ragioni di semplicità essendo oggi prioritario un lavoro sperimentale diverso. «*Con questo veicolo*», aggiunge Tumino, «*vogliamo studiare tutti gli aspetti del rientro che riguardano la sua guida e controllo nei momenti in cui le molecole atmosferiche si dissociano e il veicolo deve sopportare temperature di 1.600 gradi centigradi causate dall'attrito. Si tratta di conoscenze che l'Europa ancora non possiede e deve acquisire*».

Sfida tecnologica

«*È stata una sfida tecnologica importante che ci ha portato conoscenze e capacità nuove*», nota l'ingegner Luigi Quaglino alla guida degli stabilimenti torinesi di Thales. «*E tutto rispettando il tempo stabilito di cinque anni siglato nel contratto con Esa del 2009 e soprattutto i costi*». Con il nuovo programma la tecnologia industriale italiana ha acquisito competenze preziose nel campo del volo spaziale in collaborazione con l'università. Oltre a Thales Alenia Space ci sono Avio, Alenia Aermacchi, Selex Es, Telespazio, AeroSekur, TelematicSolutions, Neri, i centri Altec e Cira di Capua e l'Università La Sapienza di Roma. Durante un test di ammaraggio l'IXV aveva manifestato un problema ai galleggianti. «*Ora abbiamo corretto il software di gestione delle manovre finali, troppo stringente*», precisa Roberto Angelini, programme manager in Thales, «*e nelle prove seguenti effettuate al Cira tutto ha funzionato*».
«*È una navetta unica del suo genere*» ha spiegato

Giorgio Tumino, responsabile della missione per l'Esa, «*a metà tra una capsula senza controllo, come le attuali Soyuz usate ancora oggi, e una navetta con le ali e quindi capace di planare, come era lo Shuttle*». IXV (Intermediate eXperimental Vehicle) non ha le ali, ma scenderà a Terra in maniera controllata: sfruttando la sua particolare forma aerodinamica e i due 'piedi', simili ai flap degli aerei, sarà in grado di "surfare" tenendo il naso all'insù e mantenendo, grazie anche ai piccoli motori sul retro, sempre la posizione corretta. Il suo primo volo si è concluso con l'apertura del paracadute e un tuffo nell'oceano, per essere poi recuperata da una nave in attesa.

3° REOS "Aldebaran"

Dagli elicotteri... *alle ciaspole*

Corso di specializzazione per equipaggi di volo per Operazioni Speciali

Nel corso di due settimane, dal 2 al 13 febbraio 2015, presso il Passo del Tonale (TN), sulle montagne della Val di Sole - parco Adamello-Brenta, alcuni equipaggi del 3° REOS "Aldebaran" hanno svolto il corso di specializzazione in ambiente montano innevato per conseguire la qualifica di equipaggi di volo per operazioni speciali.

Infatti, dopo una prima fase basica, denominata OBOS (operatore basico per operazioni speciali), della durata di circa 21 settimane, l'iter di addestramento per equipaggi REOS prevede di implementare le conoscenze con attività specifiche per ampliare le capacità tecniche individuali idonee per il movimento occulto di piccoli nuclei, in qualsiasi territorio, controllato dall'avversario, a seguito di un crash o di un atterraggio forzato. Le attività in montagna del REOS sono state inserite nel denominato "corso zero" del 4° reggimento "Ranger", il primo organizzato "ad hoc" da istruttori del citato reggimento alpini, a favore degli allievi del REOS. Il programma del corso in parola è stato studiato dai due reggimenti armonizzando le esigenze del REOS con l'esperienza del 4° "Ranger".

Le attività addestrative sono state scandite da precisi ritmi dove a fasi teoriche di studio di meteorologia, neve e valanghe, tecniche di sopravvivenza in montagna con costruzione di ricoveri di fortuna, sono seguite attività "sul campo" sia diurne sia notturne.

Sono stati, inoltre, esplorati i rudimenti di sopravvivenza in territorio innevato con movimenti di pattuglia, tecniche di counter-traking (movimento senza lasciare tracce) e uso delle armi in dotazione per climi rigidi. Interessante la parte riguardante lo studio ed utilizzo di materiali di fortuna, anche ricorrendo a parti del velivolo abbattuto, finalizzata ad attività sanitarie d'emergenza nei casi in cui, a seguito di crash in presunto territorio ostile, occorra evacuare rapidamente il personale in territorio amico.

Tutte le attività sono state finalizzate ed hanno avuto un ritorno addestrativo molto importante ai fini di una reciproca conoscenza ed amalgama tra il REOS ed il reggimento "Ranger", entrambi operanti nel bacino forze speciali dell'Esercito italiano, che permetterà di poter aumentare il mind-set e l'unicità operativa in tale comparto.

Corso OBOS

È iniziato il giorno 9 febbraio il primo corso OBOS (operatore basico per operazioni speciali) del neo 3° reggimento elicotteri per operazioni speciali "Aldebaran".

E' sostanzialmente questa la base, il tessuto connettivo addestrativo iniziale su cui si conformano i futuri equipaggi di volo del REOS. Per meglio definire la qualità dell'iter del corso occorre dire che esso si sviluppa attraverso un programma di circa 42 settimane per piloti e specialisti, articolato in due fasi: OBOS più specializzazione, rispettivamente di 21 settimane ciascuna e strutturato su differenti moduli addestrativi intercambiabili e 46 settimane per i mitraglieri di bordo. Anche per loro il corso completo è suddiviso in due fasi

Nella prima fase, OBOS, gli allievi sono istruiti in merito ai principi fondamentali delle operazioni speciali: lezioni di topografia, navigazione terrestre, movimento notturno, sfruttamento del terreno, mimetizzazione, da qualificati istruttori provenienti dai reparti operativi del 9° Col Moschin ed assegnati in via permanente al 3° REOS.

In seguito vengono potenziate le capacità individuali di combattimento, le tecniche di movimento tattico di pattuglia, il confezionamento degli equipaggiamenti e di fuoco contro-imboscata. Tutte capacità individuali che debbono essere esaltate per sviluppare la sensibilità per il movimento occulto di piccoli nuclei in territorio controllato dall'avversario, col fine di raggiungere il territorio amico anche a seguito di un crash o di un atterraggio forzato. Una parte del corso viene sviluppata a Livorno, la culla delle forze speciali italiane, dove si trovano delle infrastrutture idonee allo svolgimento delle attività più diversificate. In questa sede vengono impartite le prime tecniche di maneggio esplosivi, addestramento al primo soccorso e autosoccorso sul campo di battaglia, tecniche di fuoco con armi leggere.

Come si può notare, fino a questo punto il corso come equipaggio REOS è stato prevalentemente "land-oriented". Solo nella parte finale dell'OBOS, vengono svolte attività in volo orientate alla pianificazione, preparazione e svolgimento di operazioni aeree in diversi scenari a supporto delle forze speciali. Per dare una maggiore connotazione operativa sul futuro impiego, ogni componente dell'equipaggio svolgerà i compiti specifici per la sua funzione esercitandosi con attivazioni di FARP (Forward Arming and Refuelling Points), volo tattico tra gli ostacoli e sotto gli ostacoli, diurno e notturno con sistemi di visione notturna (SVN), inserzione con sistemi fast-rope e corda-doppia, rilascio e recupero di battelli. Nella successiva fase, cosiddetta di specializzazione, gli allievi esplorano attività di volo in scenari specifici diurni, notturni, su specchi d'acqua, montani e desertici. In connessione a tali scenari vengono svolte attività in località differenti in base alla temperatura e alla stagione: corso sopravvivenza in montagna, innevata e non, e sopravvivenza in mare. In definitiva l'intero corso, la cui fase basica è iniziata il 9 febbraio, permetterà agli equipaggi REOS di acquisire capacità e conoscenze tecniche e di sviluppare una mentalità mission oriented, tipica delle le forze speciali e coerente con i delicati compiti a queste affidati.

La Brigata "Friuli"in Libano

Bologna, 26 marzo 2015

Alla caserma "Mameli" nonostante il maltempo, si è svolta con grande partecipazione la cerimonia di completamento dell'iter di preparazione della Brigata Aeromobile Friuli, in partenza per l'imminente missione ONU denominata "Leonte 18".
Il comandante della brigata, generale Salvatore Cuoci, ha presentato al generale Flaviano Godio, comandante della divisione Friuli, i reparti che dal prossimo 13 aprile comporranno la Joint Task Force Lebanon (JTF-L) che opererà nel settore ovest del Libano del sud, base "Millevoi" a Shama.
Il reggimento "Genova cavalleria" (4°) di stanza a Palmanova, che con unità del 66° reggimento fanteria aeromobile Trieste di stanza a Forlì comporrà ITALBATT, per il controllo della "Blue Line" e del territorio del sud del Libano in assistenza alle forze armate libanesi. (Gli assetti comprendono veicoli blindati VBL Puma 6x6, VTLM Lince e Blindo armata Centauro);
Il reggimento logistico e il reparto comando e supporti tattici "Friuli", che formeranno rispettivamente Combat Service Support Battalion (CSS-BN), per il supporto logistico attraverso le componenti trasporti, rifornimenti, mantenimento, assetti sanitari, nuclei di disinfezione/specialisti NBC e Combat Support Battalion (CS-BN), che garantisce il supporto diretto al settore ovest attraverso le unità tecnico-specialistiche fornite dal 3° reggimento guastatori di Udine, dal 7° reggimento trasmissioni di Sacile e dal reparto comando e supporti tattici "Friuli" di Bologna;
Unità di riserva Sector Mobile Reserve (SMR), dislocata presso la base di Shama e costituita da uno

La cerimonia in occasione della partenza per il Libano

squadrone esploranti del reggimento "Piemonte Cavalleria" (2°) di stanza a Villa Opicina (dotazione di veicoli blindati VBL Puma 6x6, VTLM Lince e Blindo armata Centauro).
Fanno inoltre parte del contingente nazionale una componente di polizia militare dell'arma dei carabinieri, dislocata presso la base di Shama. Dalla brigata dipenderanno altresì contingenti militari appartenenti ad Armenia, Brunei, Finlandia, Ghana, Irlanda, Malesia, Repubblica di Corea, Slovenia, Tanzania e Serbia. "*Siamo onorati di essere stati chiamati ad intervenire, ancora una volata, in Libano*" – ha sottolineato il generale Cuoci – "*...e sappiamo di avere dalla nostra parte la preparazione professionale e l'affetto di tutti voi e di tutti gli italiani*" – ha poi proseguito, ringraziando i collaboratori ed i comandanti delle unità schierate per l'ottimo lavoro portato a termine negli ultimi sei mesi.
La brigata torna per la terza volta nella "terra dei cedri", dopo essere stata impegnata in teatri come l'Afghanistan, l'Iraq, la Bosnia Erzegovina e l'Albania. La cerimonia, svoltasi alla presenza del vicario del Prefetto di Bologna e Forlì e di numerose autorità civili e militari, ha visto la partecipazione dei labari delle più significative associazioni d'arma, dei gonfaloni della regione Emilia Romagna, dei comuni di Bologna, Forlì, Budrio, Anzola dell'Emilia e dell'Università di Bologna. Grande è stata la presenza dei Media, collaboratori, amici e parenti.

Luigi Sani

Generale di divisione

FRANCESCO PAOLO FIGLIUOLO

Socio ANAE, dal 3 settembre 2014 è il comandante della KFOR, forza NATO in Kosovo, composta da circa 5.500 uomini e donne cui compete il compito di ristabilire e mantenere l'ordine, la pace e contribuire a sostenere lo sviluppo economico e sociale nel martoriato paese balcanico al fine di realizzare una società democratica, civile e multietnica. Il generale Figliuolo è stato già impegnato in molteplici operazioni militari nello scacchiere internazionale. Già comandante di gruppo tattico in Kosovo, è stato anche comandante del contingente italiano in Afghanistan e in patria, ha comandato la brigata alpina Taurinense. Per il suo indiscusso valore, per le pregevoli qualità militari e umane mostrate, il generale Figliuolo è stato insignito delle benemerenze e decorazioni di cavaliere dell'ordine al merito della Repubblica italiana, croce d'argento al merito dell'Esercito, croce d'oro al merito dell'Esercito. E' sposato con la signora Enza ed è padre di due figli, Salvatore e Federico.
Come si evince dal cognome, il generale Figliuolo, è figlio del socio ANAE aiutante Salvatore Figliolo, uno dei primi tecnici meccanici della nostra Specialità. Padre e figlio, sono soci della sezione Natale di Bologna.

SFOGLIANDO L'ALBUM DEI RICORDI

L'aiutante Figliuolo, vincitore del concorso per TMA, venne assegnato, nel lontano 1957, al CAOA di Bracciano. Fu poi trasferito al costituendo "SAL Pinerolo" di Bari Palese dove vi rimase sino al 1966 quando venne chiamato a prestare servizio presso il 2° RAAE di Bologna in qualità di capo officina. Nel 1971 tornò al RAL Pinerolo, dove lavorò insieme al col. Giuseppe Torresi sino al 1974.
Da Bari Palese venne quindi trasferito alla volta di Salerno per partecipare alla costituzione del nuovo reparto "Andromeda" di Pontecagnano. Nel gruppo squadroni "Andromeda" vi rimase sino al 1977 quando concluse la sua carriera nell'AVES in quanto trasferito presso il 91° battaglione "Lucania" in Potenza.

Riccardo Scarsella

Corsi Normativa Aeronautica Militare

2° rgt. sost. "Orione"

Nel periodo dal 16 al 19 marzo 2015, presso la sede del 2° reggimento di sostegno AVES "Orione" di Bologna, si è tenuto il primo corso di normativa aeronautica militare (N.A.M.) previsto dalla norma AER (EP). P-2005. Il corso, destinato a tutto il personale coinvolto nell'attività di manutenzione del 2° Orione, responsabili e specialisti, ha l'obiettivo di fornire la formazione iniziale e continua sulla normativa aeronautica militare attraverso istruttori abilitati dalla direzione armamenti aeronautici e per l'aeronavigabilità (D.A.A.A.) in una struttura addestrativa approvata in accordo all'AER (EP). P-2147.

L'attività ha coinvolto anche un team del comando Aviazione Esercito – ufficio VOS – sezione standardizzazione tecnica che per conto della direzione armamenti aeronautici e per l'aeronavigabilità D.A.A.A. ha verificato la rispondenza dei requisiti alla normativa in vigore. Il 2° Orione ha pianificato, complessivamente per il 2015, lo svolgimento di cinque corsi N.A.M. al fine di coprire l'esigenza per tutto il personale attualmente impiegato nell'ambito del reparto di sostegno. Tale pianificazione rientra nel più ampio progetto di sviluppo ed attuazione del sistema di gestione della qualità della manutenzione previsto nell'ambito dell'AER (EP). P-2005 e che vedrà il reggimento impegnato per l'ottenimento del certificato di approvazione da parte della D.A.A.A. nel prossimo mese di aprile. Il corso, organizzato e condotto dagli istruttori magg. Giuseppe Lovecchio e 1° mar. Gabriele Micheletti è stato frequentato dal personale riportato in foto: ten. col. Vito di Gioia, s. ten. Luigi Giannotti, 1° mar. lgt. Mauro Giorgis, mar. ca. Paolo Pettazzi, serg. magg. Pellegrino Cecere, serg. Filippo Di Verde, serg. Alfio Vecchio, c.le ma. ca. sc. Costantino De Vito, c.le ma. ca. Fabio Inzinzola, c.le ma. sc. Alessio Soave.

1° rgt. sost. "Idra"

Nel periodo dal 23 al 27 marzo, anche presso il 1° reggimento sostegno AVES "Idra", si è svolto il corso normativa aeronautica militare. Organizzato dal responsabile della qualità del 1° "Idra" ten. col. Domenico Zinicola, è stato tenuto dagli istruttori qualificati dalla direzione armamenti aeronautici e per l'Aeronavigabilità: 1° mar. Luigi Pizzullo del comando AVES ufficio VOS sezione standardizzazione tecnica e 1° mar. Roberto Gllino del 4° reggimento di Sostegno AVES "Scorpione".

Casta 2015: il 4° "Altair" a medaglia

Anche quest'anno, dal 2 al 6 di febbraio, si sono svolti a San Candido i campionati sciistici delle truppe alpine e, anche quest'anno, tra le migliaia di penne nere che hanno preso parte alle gare c'erano i baschi azzurri del 4° reggimento Aviazione dell'Esercito "Altair".

L'Altair, ormai da anni partecipa a questa competizione e lo fa sempre con grande convinzione e impegno; i campionati sciistici infatti, sono un'ottima occasione per addestrare il personale a muoversi e ad agire in ambiente innevato e, per rinnovare e diffondere fra i giovani baschi azzurri i valori del sacrificio e dello spirito di corpo, valori fondamentali per ogni unità militare. I risultati sono stati eccellenti. Il maresciallo capo Peruzzo si è classificato secondo, medaglia d'argento, nello slalom gigante cat. 5 e 5° nella classifica assoluta.

Il 1° maresciallo luogotenente Tarolli si è classificato 3°, medaglia di bronzo, nel gigante cat. 7. Ottimi risultati sono stati raggiunti anche dagli altri componenti della squadra: il 1° maresciallo luogotenente Mattiello è arrivato 6° nella gara di gigante nella cat. 7 e 6° nel Biathlon cat. 7; il 1° maresciallo luogotente Schenk 5° nel gigante cat. 6; il 1° maresciallo semola 8° nel gigante cat. 6 ed infine il maresciallo capo Farina che dopo un 19° posto nel gigante cat. 4 ha ben figurato anche nella gara di sci alpinismo.

Il plotone invece, guidato dal ten. Hera Galli, si è classificato al 19° posto ottenendo il miglior risultato di sempre in questa gara, una tra le più difficili: dura tre giorni e impegna il personale in diverse prove di resistenza e di abilità. Questa edizione quindi si è chiusa nel migliore dei modi superando le aspettative.

La classifica finale del "Trofeo Medaglie d'Oro" parla chiaro: l'Altair è arrivato al 13° posto su 35 squadre nella classifica finale.

Lo sguardo ora è già rivolto alla prossima edizione nella quale sicuramente si farà ancora meglio. Bravi ragazzi!

"Antares" di nuovo in Afghanistan

L'11 febbraio 2015, lo stendardo da combattimento del 1° reggimento AVES "Antares" ha lasciato la sede di Viterbo per raggiungere la base operativa di Herat, in Afghanistan, per un intenso periodo operativo. Insieme al simbolo del reparto, anche il comandante di reggimento, colonnello Stefano Silvestrini, alla testa di una forza di circa 100 militari, tra uomini e donne. Il reggimento viterbese è andato a costituire l'Aviation Battalion

nell'ambito della missione "Resolute Support" che ha sostituito la missione ISAF (International Security Assistance Force), terminata il 31 dicembre 2014. La nuova missione, sarà ridotta in termini di consistenza organica e verterà esclusivamente su compiti di addestramento e consulenza alle forze afgane, che ancora necessitano di supporto sia in alcuni settori tecnico-specialistici sia in quello logistico. Le partenze sono avvenute dopo un intenso periodo di addestramento, durante il quale il personale ha svolto molteplici attività di approntamento mirate a raggiungere gli obiettivi di preparazione professionale richiesti dalla missione. Il reggimento "Antares", torna in Afghanistan con lo stesso spirito di servizio, con la dedizione e la professionalità che lo hanno sempre contraddistinto nelle ormai numerose missioni svolte sia all'estero sia in Patria.

Successivamente, il 17 febbraio 2015, nella base italiana di Camp Arena ad Herat si è svolta la cerimonia di avvicendamento al comando della task force "Fenice" tra il colonnello Giuliano Innecco, comandante del 5° "Rigel", cedente ed il colonnello Stefano Silvestrini, comandante del 1° "Antares", subentrante. Alla cerimonia ha preso parte il comandante del Train advise assist command west (Taac-w), su base brigata bersaglieri "Garibaldi", generale Maurizio Angelo Scardino, che ha passato in rassegna i reparti schierati, rendendo omaggio agli stendardi di combattimento del 5° reggimento AVES "Rigel" di Casarsa della Delizia e del 1° reggimento AVES "Antares" di Viterbo. Il colonnello Innecco, nel suo discorso di commiato, ha ricordato che la task force "Fenice" ha raggiunto 10.500 ore di volo con gli AW129 Mangusta e 2000 ore con la flotta NH90. Numeri che racchiudono l'impegno, la dedizione e la grande professionalità dimostrata dal personale AVES negli anni di impiego, nelle missioni ISAF e Resolute Support.

Il "Rigel" rientra a casa

Il 20 febbraio 2015, alle ore 15.00, dopo sette mesi di impiego nel teatro operativo afgano, lo stendardo del 5° Reggimento AVES Rigel è rientrato nella sua base di Casarsa della Delizia con il comandante, colonnello Giuliano Innecco e tutti gli effettivi del reggimento che con professionalità e alto senso del dovere, per l'ennesima volta sono stati impiegati in quel martoriato paese.

Ad accoglierlo all'aeroporto F. Baracca, era presente il personale del distaccamento e le associazioni combattentistiche e d'arma del territorio. La sezione ANAE Rigel, era presente con il presidente, il vessillo e numerosi soci che hanno voluto dare un caloroso "bentornati" ai Baschi Azzurri del glorioso "Rigel"." Inoltre, alla cerimonia, era presente il dott. Andrea Angeli, ONU peacekeeper e attuale political advisor a Herat che con la sua partecipazione ha voluto testimoniare il plauso delle autorità ONU e Afgane per l'alto contributo che il reggimento ha fornito per la normalizzazione del paese.

Cambio al vertice del 5° reggimento Rigel

Il colonnello Angioni ha ricevuto il comando dal parigrado Innecco, rientrato dall'Afghanistan

Casarsa, 23 febbraio 2015

È un ritorno a casa quello del colonnello Stefano Angioni, che ha preso il comando del 5° reggimento Rigel dell'Aviazione Esercito, a Casarsa della Delizia, dalle mani del parigrado Giuliano Innecco. Quest'ultimo, fra l'altro, è appena rientrato dall'Afghanistan, dove è stato in missione sette mesi con un consistente assetto su base 5° rgt. Rigel.
Nato a Gorizia, dove tuttora vive parte della sua famiglia, il colonnello Angioni, pilota di elicottero A-129 Mangusta, è stato effettivo a Casarsa dal 1998 al 2007, poi dal 2010 al 2012 e ancora dal novembre 2014 come comandante di distaccamento.
Nonostante gli incarichi fuori regione, ha sempre conservato la residenza a Casarsa, dove vivono da anni la moglie e il figlio.
Il colonnello Innecco va a ricoprire un prestigioso incarico a Viterbo.A presiedere la cerimonia è stato il

generale Salvatore Cuoci, comandante della brigata aeromobile "Friuli", alle cui dipendenze è posto il 5° reggimento Rigel. Numerosa la presenza della associazioni d'arma, tra le quali spiccavano i baschi azzurri della Sezione ANAE Rigel con vessillo, presidente e un folto numero di soci.

Cittadinanza onoraria al "Sirio"

Il 2 Aprile 2015 presso la sede della Municipalità, il 2° reggimento Aviazione dell'Esercito "Sirio" ha ricevuto la cittadinanza onoraria della Città di Lamezia Terme (CZ). La giunta comunale e il sindaco di Lamezia Terme, Dott. Giovanni Speranza, hanno conferito la prestigiosa onorificenza al reparto di volo dell'Esercito italiano "quale segno di riconoscenza per il fattivo senso del dovere e della fedeltà dimostrati a favore dello Stato e delle sue Istituzioni e per la costante presenza e il sostegno a fianco degli Enti locali nell'affrontare e risolvere delicate questioni di comune interesse". Alla cerimonia sono intervenute le massime Autorità civili, politiche, militari e religiose della provincia di Catanzaro. Presente anche il comandante dell'Aviazione dell'Esercito, generale di brigata Antonio Bettelli il quale, nel suo intervento, ha espresso parole di apprezzamento per la meritoria opera svolta dal 2° Reggimento "Sirio" sul territorio lametino. Il comandante del 2° "Sirio", colonnello Francesco Tessitore, ha evidenziato il profondo rapporto instauratosi con la Comunità locale, sottolineando il diuturno impegno delle donne e degli uomini del reggimento sia nello svolgimento dei propri com-

piti istituzionali che, in particolare, nelle molteplici attività a favore della popolazione locale nel campo solidale e sociale . "*L'onoreficenza conferita*", ha concluso il col. Tessitore, "*suggella la straordinaria qualità del rapporto esistente con la città di Lamezia Terme ed è stimolo per continuare a impegnarci con rinnovato slancio nelle attività che ci vedono più vicini alla cittadinanza*". Il riconoscimento suggella lo straordinario rapporto simbiotico che si è creato tra il reggimento AVES "Sirio" e la cittadinanza del comune di Lamezia Terme.

SERVIZIO AEREO DELLA GUARDIA COSTIERA

È la più giovane tra le componenti aeree "con le stellette" quella che appartiene al Servizio Aereo della Guardia Costiera, che da poco ha superato i 25 anni di attività, ma che con il suo perseverante lavoro ha già permesso di salvare parecchie vite umane.

di Stefano Reduzzi

I mezzi aerei li abbiamo visti spesso e di recente impegnati nel soccorrere i flussi migratori piuttosto che durante il naufragio e il recupero della Costa Concordia, ma non dobbiamo dimenticare il lavoro costante e silenzioso che questi uomini e mezzi svolgono ogni giorno a tutela della salvaguardia della vita in mare ed all'occorrenza anche su altri specchi d'acqua, attraverso lo svolgimento del "Servizio di Allarme SAR".
Con tale definizione, in particolare, si intende lo stato di prontezza operativa che deve essere mantenuto dal personale di volo e dagli aeromobili, allo scopo di consentire l'efficace e tempestivo intervento del mezzo aereo in caso di soccorso marittimo, in conformità alla normativa vigente e nel rispetto delle norme sulla sicurezza del volo.

> CENNI STORICI

Per meglio comprendere la storia e l'organizzazione di questo recente Servizio Aereo, partiamo dal 1994, anno in cui con la legge di riforma portuale, il Corpo è stato elevato a Comando Generale, retto da un Comandante Generale. Oggi il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, ha una duplice dipendenza funzionale:
- dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per quanto attiene ai servizi d'istituto di competenza di tale Dicastero, nonché per l'impiego ed i trasferimenti degli ufficiali, dei sottufficiali e dei marinai di leva prolungata della categoria "Nocchiere di Porto".
- dal Ministero della Difesa (e quindi dal Capo di Stato Maggiore della Marina Militare), per quanto concerne i servizi militari, nonché il reclutamento, le nomine, le promozioni ed i provvedimenti disciplinari degli ufficiali.
Tra le principali attività di questo Corpo vi sono la ricerca e soccorso (S.A.R.), la vigilanza in mare (antinquinamento, pesca, flussi d'immigrazione, archeologia), la Polizia Marittima in genere, la sorveglianza ecologica marittima, per l'assolvimento delle quali, oltre a prevedere idonei

mezzi navali, si è iniziato a pensare alla possibilità di utilizzare anche i mezzi aerei.
Il pensiero comincia a concretizzarsi con la legge 31/12/1982, n. 979 "Disposizioni per la difesa del mare" che prevede:
- l'istituzione di un servizio di protezione dell'ambiente marino, nonché di vigilanza costiera e di intervento per impedire e controllare gli inquinamenti in mare;
- il potenziamento del servizio di vigilanza e di soccorso in mare svolto dal Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, mediante l'acquisizione di aeromobili;
- l'istituzione, di concerto con il Ministero della Difesa, di un servizio di vigilanza sulle attività marittime ed economiche svolte nelle aree sottoposte alla giurisdizione nazionale.

> NASCITA DEL SERVIZIO AEREO

Un apposito gruppo di lavoro, costituito nel giugno 1984, esaminati svariati mezzi aerei ad ala rotante e ad ala fissa con caratteristiche a medio e lungo raggio decide di adottare, nella fase iniziale, un velivolo ad ala fissa con caratteristiche a medio raggio. Viene quindi selezionato il Piaggio P-166 DL3 SEM (Sorveglianza Ecologica Marittima), una versione appositamente allestita per le esigenze delle Capitanerie di Porto. L'esigenza quantitativa ottimale della linea di volo viene inizialmente stimata in 12 velivoli.Con il documento "Costituzione della Componente Aerea del Corpo delle Capitanerie di Porto", approvato il 29/10/1985, sono individuati e definiti i compiti specifici, le aree di impiego operativo, la formazione del personale e le modalità di collaborazione con l'A.M.I. Nell'ambito delle attribuzioni delle Capitanerie di Porto e delle direttive di cui alla legge 979/82, vengono specificatamente assegnati i compiti della Componente Aerea in materia di antinquinamento, vigilanza e soccorso. Vengono individuate 3 aree di impiego operativo che conducono il Corpo delle Capitanerie alla scelta degli aeroporti di Sarzana-Luni per l'area d'impiego Tirreno-Sardegna, di Catania-Fontanarossa per l'area d'impiego Jonio-Canale di Sicilia e l'aeroporto di Pescara-Fontanelle per l'area d'impiego Adriatico: i primi due siti vengono preferiti in quanto sedi di due basi da cui operano, tra l'altro, alcuni Gruppi Elicotteri della Marina Militare.

> IL SERVIZIO AEREO

Con Decreto interministeriale Marina Mercantile - Difesa, emanato in data 15/11/1985, viene quindi disciplinato l'inquadramento organizzativo e strutturale per il funzionamento del Servizio Aereo, oggi dipendente dal Reparto Operazioni del Comando Generale delle Capitanerie di Porto per quanto attiene il comando operativo degli aeromobili, e dal Reparto Mezzi per quanto riguarda l'aspetto formativo, logistico, tecnico e della sicurezza del volo. Un primo contratto stipulato il 19/05/1986 tra il Ministero della Marina Mercantile e la Ditta Piaggio consente la fornitura di quattro velivoli P166DL3-SEM, e delle relative parti di ricambio ed attrezzature di supporto. Per effetto dei predetti accordi con l'A.M.I. l'iniziale insediamento del 1° Nucleo Aereo di Sarzana (SP), istituito con D.I. del 23/05/1988, avviene sull'aeroporto di Guidonia, sede del 303° Gruppo di Volo Autonomo A.M., dotato di P-166 DL3 in versione APH (impiegati per l'effettuazione di riprese aerofotogrammetriche), presso il quale ha inizio l'attività addestrativa e manutentiva di 1° e 2° livello tecnico. La manutenzione di 3° livello resta assicurata dalla Ditta Piaggio. Il 04/08/1988 i primi quattro P-166DL3 SEM (Sorveglianza Ecologica Marittima), ai quali viene assegnato il nominativo "Orca" se-

guito dal numero progressivo di carrozzella (carlinga) (Orca 1, Orca 2, Orca 3, Orca 4), sono consegnati al 1° Nucleo Aereo, mentre con due contratti successivi sono acquisiti altri 8 esemplari degli stessi velivoli, con ulteriori parti di ricambio ed attrezzature di supporto. Il 1988, tra l'altro, è un anno importante perché in data 6 giugno viene emanato un Decreto Interministeriale Marina Mercantile - Difesa con il quale viene sancita la costituzione della Guardia Costiera della quale fanno parte i Reparti del Corpo delle Capitanerie di Porto che svolgono compiti tecnico-amministrativi in materia di assistenza, sicurezza della navigazione, soccorso, Polizia marittima e demaniale, vigilanza anche ai fini della prevenzione e della repressione degli inquinanti, sulle acque marittime interne, sul mare territoriale e sulle acque marine soggette alla giurisdizione dello Stato in base alla normativa internazionale. In ottemperanza a questo decreto la componente aerea delle Capitanerie di Porto diventa, per tutti, la componente aerea della Guardia Costiera. Il 2° Nucleo Aereo, istituito con D.I. del 24/05/1989, inizia l'attività operativa sulla base di Catania-Fontanarossa a partire dal 19/09/1989 con i primi due velivoli non in convenzione con l'A.M.I. (Orca 5 e Orca 6) e con 2 piloti Capo Equipaggio, 4 Copiloti, 6 Operatori di volo e 6 Specialisti trasferiti da Guidonia al termine del periodo addestrativo. Tra le prime missioni, particolare rilevanza assumono le operazioni effettuate nelle acque antistanti il porto di Livorno successive alla collisione tra il traghetto "Moby Prince" e la motocisterna "Agip Abruzzo" avvenuta la notte del 10 aprile 1991, e quelle nel golfo di Genova a seguito dell'esplosione e dell'affondamento della motocisterna "Haven" avvenuta l'11 aprile 1991. Uno spunto ulteriore alla creazione di una terza base, viene dato dal fenomeno della mucillagine che si manifesta con intensità preoccupante nel medio ed alto Adriatico a partire dai primi mesi del 1990. Su richiesta delle autorità, il Corpo mette a disposizione i propri velivoli per effettuare missioni di telerilevamento ambientale, cominciando ad operare con decolli giornalieri dal 1° Nucleo Aereo di Guidonia. La necessità, però, di avere una vicinanza maggiore con la zona di operazioni spinge il Comando Generale a creare nel luglio 1990 il 3° Nucleo Aereo di Pescara Fontanelle, la cui istituzione sarà formalizzata successivamente con D.I. del 13/02/1991 ed il cui compito principale, nelle prime fasi, è quello di procedere ad una campagna di telerilevamento aereo di concerto con la società Telespazio, che porterà l'attività del Servizio Aereo della Guardia Costiera all'attenzione nazionale, vista la delicatezza e l'importanza del fenomeno. Anche il 3° Nucleo Aereo, pur essendo nato in una precarietà logistica inevitabile, come i due Nuclei suoi predecessori, riesce a svolgere l'attività operativa con continuità ed ottimi risultati, sia per quanto riguarda il già citato telerilevamento, che diventerà una specializzazione del reparto, sia quando chiamato a pattugliare le coste del medio-basso Adriatico a causa dei primi fenomeni di immigrazione via mare del popolo albanese in fuga dal proprio paese.

> ARRIVANO GLI ELICOTTERI

La situazione creatasi dal 1988 cambia abbastanza radicalmente per la componente aerea tra la fine del 1991 e l'inizio del 1992 grazie a due eventi che si concatenano tra loro: la nascita della componente ad ala rotante ed il trasferimento del 1° Nucleo Aereo nella sua sede naturale di Sarzana-Luni. Ad essi seguiranno i necessari ampliamenti logistici di tutte e tre le sedi così da dare alla componente aerea l'attuale veste. Infatti l'ideazione della componente elicotteri di Sarzana risale alla fine degli anni ottanta, quando il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto inizia a pensare di ampliare la componente aerea dotandosi anche di elicotteri adibiti al servizio di ricerca e soccorso in mare, e si concretizza con il D.I. del 13/02/1991 che prevede l'istituzione di sette Sezioni di Volo Elicotteri da dislocare rispettivamente sugli aeroporti di Sarzana, Roma, Napoli, Cagliari, Catania, Bari e Ravenna. Per l'impiego di aeromobili ad ala ro-

tante la scelta cade sugli elicotteri AB-412 prodotti in Italia dalla Ditta Agusta, su licenza dell'americana Bell, e la versione definitiva per le Capitanerie di Porto viene individuata con la sigla "AB 412 CP" a cui viene assegnato il nominativo “Koala”. Il 17/12/1991, con i primi trasferimenti di personale pilota, tecnico ed operatore di volo, si costituisce presso la Stazione Elicotteri M.M. di Luni 1ª Sezione Volo Elicotteri della Guardia Costiera. E’ un comando ancora privo di una propria struttura e, soprattutto, ancora privo dei mezzi, che, nel periodo transitorio e sulla falsariga di quanto avvenuto con l’ala fissa, avvia l’attività addestrativa del personale impiegando strutture e mezzi (AB-212 ASW) messi a disposizione dalla Marina Militare. La ventata di novità portata nella base ligure dalla creazione della 1a Sezione Volo Elicotteri si amplia quando il 1° marzo 1992 un primo velivolo P-166DL3 SEM atterra sulla pista dell’aeroporto di Luni per restarvi stabilmente. E’ stato infatti definitivamente deciso il trasferimento del 1° Nucleo Aereo dalla sua sede provvisoria di Guidonia (provvisorietà durata oltre quattro anni) alla sua sede naturale di Sarzana-Luni. Con la consegna dell’AB-412 CP “Koala 9-01”, avvenuta il 13 aprile 1993, inizia il periodo di addestramento di tutto il personale elicotterista del Corpo sulla nuova macchina, e comincia la vera attività autonoma della 1a Sezione Volo Elicotteri. Le attività della componente aerea nella base di Luni si intensificano rapidamente, sia perché nel giro di pochi mesi gli elicotteri disponibili diventano quattro, sia perché il 1° Nucleo Aereo assume una veste molteplice, operativa, manutentiva, addestrativa e logistica.

> CRESCITA E SVILUPPO

Per quanto riguarda l’addestramento degli equipaggi, all’interno del 1° Nucleo Aereo vede la luce il Centro Addestramento e Standardizzazione Voli (C.A.S.V.) il cui compito è quello di effettuare i corsi teorici di passaggio macchina per il personale di volo in formazione e di procedere alla standardizzazione delle procedure addestrative ed operative per adeguare la preparazione teorico/pratica operativa di tutto il personale ai migliori standard possibili.

Un altro avvenimento, non meno importante, è il trasferimento del 1° Nucleo Aereo nella nuova base della Guardia Costiera realizzata dal lato ovest della pista di Sarzana-Luni, nell’area appositamente consegnata al Corpo dall’Aeronautica Militare. A fine 1995, mentre con decreto dirigenziale n.192 del 20 dicembre viene istituita la prima Base Aeromobili della Guardia Costiera (acronimo SAGUARCOST) con sede a Sarzana, il servizio tecnico ed il magazzino aeronautico (C.M.P. e M.P.M.A.) del 1° Nucleo vanno ad occupare le nuove strutture, venendo seguiti nei mesi successivi dagli altri servizi del reparto, compreso il CASV, e, dopo ulteriori mesi di permanenza presso la Maristaeli, dalla 1a Sezione Volo Elicotteri.

Ma oltre a ciò, non si può non ricordare quella che sarà la prima importante missione di carattere internazionale effettuata dalla Guardia Costiera fuori dai confini italiani. Dal 19 aprile al 2 luglio 1999, tre elicotteri , sono messi a disposizione dell’Alto Commissariato per i Rifugiati dell’ONU (UNHCR), operante in Kosovo, per una missione internazionale sotto egida NATO.

La dimensione internazionale assunta dalle attività degli aerei e degli elicotteri della Guardia Costiera si lega con le valutazioni che il Comando Generale sta facendo sin dal 1995, quando, in relazione agli impegni derivanti dalla legge 3 aprile 1994 n. 622, si è cominciata a valutare la possibilità di acquisire

un velivolo a lungo raggio per missioni tipiche di protezione civile (grandi soccorsi, antinquinamento, ecc.).
La scelta, per le esigenze delle Capitanerie di Porto, è individuata con l'ATR 42 MP. Nel quadro degli stanziamenti previsti dalla legge 413/98, viene previsto l'acquisto di due velivoli ATR 42 MP con l'opzione per un terzo velivolo, nonché di due ulteriori elicotteri AB 412 CP o di altra tipologia.
Infine, per il potenziamento della Componente Aerea ed al fine di disporre di velivoli specificatamente destinati all'assolvimento di compiti addestrativi viene concordata con la Società Piaggio Aero Industries la trasformazione e la riconfigurazione di due ulteriori velivoli P 166 DL3 da trasporto (ex-FAI / Ministero degli Esteri), già destinati alla Somalia, ma mai consegnati. Il 30 maggio 2001 l'Alenia Aeronautica consegna al Corpo il primo velivolo a lungo raggio nella storia della componente aerea, l'ATR 42 MP/400 denominato "Manta 10-01". Il velivolo, è assegnato al 3° Nucleo Aereo di Pescara, i cui equipaggi cominciano, in parte, la transizione sul nuovo aereo, essendo ancora operanti "in loco" i P-166, e rappresenta un momento rivoluzionario nella storia della componente aerea. Negli anni successivi si completa il contratto di fornitura degli AB-412 CP con la consegna del "Koala 9-09" il 13/12/2002 e del "Koala 9-10" il 28/02/2003: la componente ad ala rotante è pienamente operante, pur mancando del mezzo perduto nel 2001, e viene di nuovo impiegata in attività di protezione civile per l'attività eruttiva del vulcano Stromboli. L'espansione del Servizio Aereo è continuata nel luglio del 2006 con la costituzione a Catania della 2a Sezione

Elicotteri, istituita dal decreto dirigenziale n.692 del 27 giugno ed alimentata con il trasferimento di tre AB-412 CP versione HP (i "Koala 9-05, 9-06 e 9-08") dalla base ligure, per meglio coprire le esigenze di S.A.R. e di Polizia Marittima di questa zona dell'Italia, visto anche la preponderanza delle attività di sorveglianza sui flussi migratori che si iniziavano ad avere in questa parte del Mediterraneo. L'addestramento all'impiego dell'ATR 42 MP per il personale del 2° Nucleo Aereo viene portato avanti a ritmo serrato dagli istruttori dell'USLV di Pescara con l'utilizzo del velivolo lungamente rischierato a Catania, sino a quando il 1° aprile 2008 il "Manta 10-01" viene ufficialmente e definitivamente assegnato al reparto siciliano. Questo evento si sposa con la nascita della Base Aeromobili a Catania (SAGUARCOST), ad immagine e somiglianza di quella esistente dal 1995 a Sarzana ed istituita con Decreto del Ministro dei Trasporti n. 116/T datato 14 aprile 2008.
Tra l'8 luglio ed il 29 ottobre del 2010 la linea ala rotante viene ulteriormente potenziata ricevendo tre nuovi AW 139 GC, che rappresentano il mezzo più tecnologico della componente aerea della Guardia Costiera, equipaggiati con un potente ed avanzato radar di ricerca di superficie, un sensore infrarosso, una telecamera ad intensificazione di luce, un faro di ricerca, un verricello di soccorso per il recupero naufrago nonché braghe di recupero e barella per traumatizzati ma, soprattutto, in grado di garantire prestazioni superiori in termini di autonomia rispetto agli AB-412 CP. I nuovi elicotteri vengono distribuiti successivamente tra le due Sezioni Volo di Sarzana e Catania per garantire un più efficace servizio SAR da entrambe le basi. Un ulteriore ammodernamento dei mezzi del Servizio Aereo della Guardia Costiera avviene con il P-180 GC, l'ultimo nato della ditta Piaggio Aero Industries, che vien ritirato il 25 marzo 2011 e dislocato anch'esso presso il 2° Nucleo Aereo, che ha così a disposizione tutti i tre tipi di aerei in servizio. Il P180 opera spesso negli aeroporti di Pratica di Mare o Ciampino, in quanto svolge attivi-

tà anche con personale abilitato sulla macchina ma destinato presso il Comando Generale delle Capitanerie di Porto. Come atto finale della ristrutturazione dell'organizzazione della componente aerea, nel febbraio del 2011 il Comandante Generale decreta la nascita del Centro Addestramento e Standardizzazione Equipaggi di Volo (CASEV), erede e sostituto del vecchio CASV ma, soprattutto articolato in due bracci operativi. A Pescara, come erede dell'USLV, viene istituito il Nucleo Addestramento Ala Fissa (NAAF) che estende il proprio campo d'azione a tutte le linee ad ala fissa, occupandosi della formazione, dell'addestramento e del mantenimento qualifiche di tutto il relativo personale di volo. A Sarzana, diretto erede del CASV, viene istituito il Nucleo Addestramento Ala Rotante (NAAR) che parimenti alla struttura gemella, si occupa di tutte le linee ad ala rotante e riesce ad istituzionalizzare il ricorso ai simulatori di volo anche per i piloti elicotteristi.

> CONCLUSIONE

Ad oggi la componente volo del Servizio Aereo della Guardia Costiera annovera 9 AB-412 CP tutti basati a Sarzana, 4 AW-139 CP (tre a Catania ed uno a Sarzana), 3 ATR-42 MP (due a Pescara ed uno a Catania), 3 P-166 SEM e 1 P-180 GC tutti basati Catania.
Questa dislocazione dei mezzi ha lo scopo di uniformare le linee di volo con l'obiettivo di ottimizzare la gestione ed i costi di manutenzione, al fine di generare economie di scala.
Le basi sono ancora quelle stabilite originariamente con l'istituzione del Servizio Aereo, ovvero Sarzana, Catania e Pescara e dipendono dal 4° Reparto del Comando Generale, ubicato in Roma, a cui fa capo l'Ufficio Mezzi Aerei.
Uomini e mezzi del Corpo svolgono tantissime attività che vanno dalla ricerca e soccorso in mare al controllo del traffico mercantile, dai compiti di Polizia marittima al controllo del traffico mercantile, dalla tutela delle aree marine protette al controllo della acque interne. Ma la mansione che rende più appagante ed importante il lavoro degli uomini della Guardia Costiera è l'attività S.A.R., che viene svolta tutti i giorni dell'anno, garantendo una copertura di tutto il territorio italiano, con turnazioni programmate "h24" attuate da tutti i Reparti Volo, con dislocazioni anche temporanee su tutto il territorio nazionale, per poter intervenire nel minor tempo possibile per la salvaguardia delle vite umane. Un lavoro che rende merito ed onore a questi militari che tanto si prodigano, alcune volte anche oltre i limiti consentiti, per le innumerevoli azioni di soccorso che effettuano quotidianamente sul territorio nazionale ed estero, supportati da loro fidati mezzi aerei.

Lettera aperta ad un carissimo vecchio amico…

di Paolo Visalli

Carissimo amico mio,

è passato ormai tanto tempo da quando fu amore a prima vista. Io ero appena rientrato da Frosinone, dove avevo per la prima volta spiccato il volo con il mitico G2. Lì alla scuola di volo mi avevano chiesto su quale velivolo avessi voluto continuare la mia strada come pilota di elicottero.
Non ebbi nessun dubbio e dissi senza pensarci una seconda volta… AB 205…
Arrivando a Viterbo era musica per le mie orecchie sentire il flappeggio caratteristico delle tue pale, un rumore unico e indimenticabile. Non mi sembrava vero che a breve avrei provato l'emozione di pilotarti, condurti per i cieli.
Arriva il giorno del primo hovering, do potenza con il collettivo e finalmente stacchiamo i pattini dal suolo e da quel momento mi rendo conto che stavo per iniziare una lunga e meravigliosa avventura piena di emozioni che solo te potevi darmi. Dopo circa due anni trascorsi a Viterbo per l'addestramento, arrivano le destinazioni per noi giovani piloti. Io fui assegnato a Belluno, uno dei reparti di punta per il volo in montagna, il 44° gr. sqd. AVES "Fenice". Durante i 10 anni trascorsi insieme a Belluno, tantissime sono state le esperienze vissute, circondati sempre da uno scenario stupendo come quello delle dolomiti.
Insieme abbiamo supportato i reparti alpini, condividendo con loro gioie ma anche duro lavoro. Il tuo caratteristico flappeggio produce-

va un rumore unico e solo che spezzava i silenzi delle valli che attraversavamo e destava sempre l'attenzione di tutti. Con te abbiamo anche salvato tante vite umane. In configurazione per elisoccorso, abbiamo risposto a tantissime chiamate di intervento di civili e militari che si trovavano in difficoltà in montagna. Ogni qualvolta richiedevo da te le massime prestazioni, la tua risposta non tardava mai a venire tanto che io ed il mio equipaggio affidavamo senza indugi le nostre vite a te. Ci hai sempre puntualmente riportato a casa e di questo te ne sono grate anche le nostre famiglie. Ricordo che ogni volta che mi accingevo a volare insieme a te, per me era sempre come la prima volta, un emozione sola ed unica, un amore a prima vista. Potenza, sicurezza, bellezza, versatilità fanno parte del tuo essere un grande ed intramontabile elicottero. Condizioni di tempo avverso, condizioni di peso al decollo estreme, non ti hanno mai impaurito ed hai sempre portato a termine le tue missioni. Insieme abbiamo solcato i cieli di diverse parti del mondo dove veniva richiesta la nostra presenza dalla comunità internazionale a sostegno delle missioni di pace. In particolare voglio ricordare il periodo trascorso in Mozambico nel 1993. Una emozionante esperienza.
Allora ti dipinsero tutto di bianco con le insegne dell'ONU (NU).
Non era la tua prima esperienza all'estero, già ti eri distinto in Libano, Namibia e adesso eri pronto a dare il meglio di te stesso anche in Africa orientale. Insieme abbiamo goduto di paesaggi straordinari, di atmosfere magiche. I villaggi che quotidianamente sorvolavamo avevano fatto velocemente l'abitudine a sentirti arrivare, eri gioia per tutti quei bambini che ti osservavano. Insieme abbiamo sicuramente dato il nostro piccolo contributo alla nascita di un nuovo Mozambico che fino all'intervento dell'ONU stava vivendo la drammatica realtà di una spietata guerra tra fazioni violente. A te devo la vita caro amico. Nel 1997 era il mese di luglio, e insieme ad un collega stavamo conducendo una missione addestrativa sul campo di Belluno. A causa di un errore umano eri rimasto senza il sostegno del tuo potente motore. La rotazione delle pale era mantenuta solo dall'incontro delle stesse con l'aria che, con la discesa dell'elicottero, investiva il profilo alare dal basso verso l'alto, permettendo al rotore di continuare a girare.

Ricordo benissimo che durante la discesa in autorotazione (gli esperti del settore sanno di cosa parlo) la mia attenzione era sul contagiri rotore che segnava 265 giri al minuto. Sapevo che il tuo limite più basso in autorotazione era 294 giri al minuto…. ma tu mi stavi ancora sostenendo e mi hai condotto fino al suolo grazie alle tue splendide prestazioni… non ne sei uscito completamente indenne ma hai salvato la mia vita e quella del mio collega. Grazie caro amico, te ne sarò sempre grato. Sei arrivato quasi alla fine del tua vita operativa, ma ancora riesci a cavalcare la cresta dell'onda.

La tua semplicità di manutenzione, la tua rusticità e la tua affidabilità ti conferiscono ancora oggi dei pregi che le truppe a terra ti riconoscono sempre. Stai vivendo ancora ed il tuo rumore sovrasta facilmente in linea di volo quello del tuo attuale e futuro sostituto, l'NH-90. Caro amico hai fatto la differenza nella storia dell'AVES e ancora hai qualcosa da dire. Spero con il cuore di essere tra quei piloti che ti condurranno nel tuo ultimo volo verso il reparto che ti continuerà ad impiegare fino alla tua dismissione definitiva.

Ho iniziato da poco il passaggio su NH-90… sento di tradirti ma al tempo stesso sono fiero ed orgoglioso di aver svolto gran parte della mia carriera come pilota con te… mi hai dato emozioni uniche che porterò con me per sempre.

Grazie caro amico... è stato un onore conoscerti e stare insieme.

Il mio augurio è che tu possa volare ancora a lungo dando le stesse emozioni a quei piloti che come me avranno la fortuna di conoscerti per volare ancora insieme a te.

Buona fortuna !!!! Ciao.

Prova di potenza

di Benito Comunian

Non ricordo esattamente l'anno, ma credo che fosse il 1965. Era una bella giornata serena di primavera, il sole tiepido rendeva piacevole una leggera brezza che spirava da Nord. Sul piazzale antistante il capannone "Legnano", l'attività di volo era appena iniziata: come al solito molto intensa, rumorosa, entusiasmante.

Io, e un collega, (ora non più tra noi), stavamo ritti sul mezzo antincendio, come equipaggio in servizio per quel giorno. Altri colleghi erano impegnati all'interno del capannone, intenti a eseguire le ispezioni periodiche e altre attività di manutenzione sugli elicotteri.

Un elicottero, della serie AB 47G, veniva spinto da tre specialisti all'esterno del capannone, per le prove post-ispezione delle 100 ore. Dopo circa 5 minuti, dall'avviamento del motore, il pilota ci fece segno con la mano, di avvicinarci e sederci su una traversa che collega i due pattini di atterraggio. Ci sedemmo, uno a destra e l'altro a sinistra, aggrappandoci con le mani al traliccio di coda. In pochi secondi ci trovammo a una decina di metri dal suolo, così stimai l'altezza, in quanto con lo sguardo scoprii tutto il tetto del capannone. Quando atterrammo per nulla impauriti, ma sorpresi e divertiti, il pilota ci disse che la "prova di potenza" era andata bene. All'epoca non c'erano ancora i ganci di ancoraggio dei pattini al suolo per tale prova, quindi, mi chiedo ancora se quella pratica fosse corretta. Questo è un breve ma significativo episodio, dei tempi pionieristici dell'Aviazione dell'Esercito di cui, noi anziani, siamo stati gli artefici nonostante le difficoltà superate con iniziative personali facendo squadra. Una "grande famiglia" che è cresciuta con forza e professionalità, animata dalla volontà di migliorarsi continuamente e distinguersi senza pretese né personalismi, ma uniti in un unico progetto per dare all'Aviazione dell'Esercito, il merito che le è riconosciuto in seno alle Forze Armate; e non solo.

Oggi, noi anziani in quiescenza, siamo qui a guardare con entusiasmo l'operatività dei Baschi Azzurri impegnati in teatri un tempo impensabili. Ricordo, sempre, che il copricapo azzurro è stato ideato e fortemente voluto dal 1° Corso V.A.S. di cui io ne facevo parte, "per non dimenticare".

Il cielo sopra Alghero

di Vito Bruno

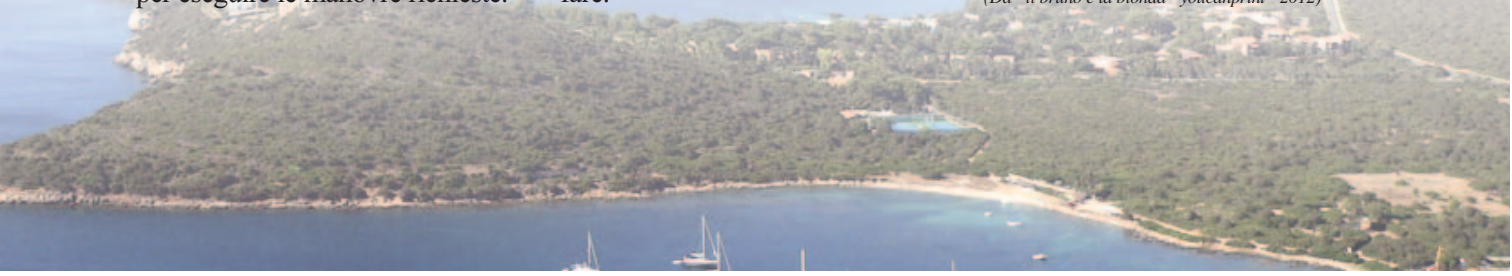
Al primo volo salirono baldanzosi sull'aereo e ne rientrarono con i volti che denunciavano chi sollievo, per aver portato a termine l'attività di quel giorno, chi imbarazzo, per gli errori commessi ed i conseguenti rimproveri, chi frustrazione, perché cominciava ad avere la percezione di una sua inidoneità.
Cercavano di nascondere la tensione con risatine isteriche, facili battute, commenti ironici.
Incontrarono le prime difficoltà già nei movimenti con l'aereo a terra. Nel trasferimento dall'area di parcheggio alla testata della pista di decollo, per evitare eventuali ostacoli lungo il percorso, avendo la visuale coperta dal muso dell'aereo, occorreva muovere a zigzag, osservando il terreno dai finestrini laterali.
L'aereo, dopo l'azione sul timone di coda per muovere trasversalmente verso destra o verso sinistra, andava avanti nella direzione imposta se non si interveniva tempestivamente sui pedali.
"*Deve seguire una sinusoide, anticipando lo spostamento del timone di coda!*" urlava l'istruttore, che già era intervenuto per evitare che l'aereo finisse nel prato.
Il decollo e l'atterraggio sono le azioni di maggior rischio e, pertanto, vennero reiterate al limite dell'ossessione.
"*Tenga su il ruotino di coda e dia manetta al massimo*", era l'imperativo dell'istruttore al decollo, seguito da una serie di richiami a tenere le ali orizzontali, a leggere la velocità sull'anemometro, a tenere il centro della pista, a non agire sui pedali.
"*Cosa aspetta a tirar su questo aereo, di mangiarsi tutta la pista?*".
"*Mantenga la direzione… controlli la velocità… tenga le ali orizzontali… non ha ancora tolto i flap… si porti a quota di circuito… controlli l'altimetro… metta il muso nel vento… viri di 90 gradi… controlli il direzionale… legga anche la bussola… chiami la torre di controllo… chieda l'autorizzazione all'atterraggio… si faccia dare il QNH e lo inserisca…*",
erano le assillanti richieste dell'istruttore, mentre l'allievo, stretto al sedile, i muscoli contratti, gli occhi dilatati, le viscere aggrovigliate, i guanti come spugne, il cuore in gola, le tempie prossime a scoppiare, stentava a trarsi d'impaccio, sapendo già che doveva prepararsi a portare a termine la ben più complessa manovra dell'atterraggio.
"*Non perda quota… 1000 piedi non 980, dia manetta… controlli che non ci siano altri aerei in circuito… mantenga la velocità… la rotta… la rotta… per portarsi in finale viri al punto di riferimento… non perda quota…, cosa aspetta a comunicare alla torre la sua posizione… riduca la velocità, senza andare in stallo… inserisca i flap… non abbassi la coda… deve atterrare sulle due ruote… controlli la velocità… guardi lo sbandometro… attento a non imbardare… corregga con il pedale!*".
Gli avvertimenti dell'istruttore, come una litania, mulinavano nelle orecchie dell'allievo senza interruzione alcuna. Per atterrare, una volta sul sentiero di discesa, bisogna perdere gradualmente velocità e quota, impostando una discesa ad angolo costante che conduca alla soglia della pista. Per mantenere velocità più basse, senza andare in stallo, si usano i flaps. L'aereo dopo una serie preoccupante di balzelloni si fermò sulla pista, mentre l'allievo, al massimo livello di stato confusionale, rivolgeva un ringraziamento alla divinità protettrice dei piloti. Una pacca sulle spalle, che poteva essere intesa come un segno di approvazione, in realtà fu una sollecitazione a liberare la pista, non per raggiungere il parcheggio, ma per prepararsi a un nuovo decollo.
"*Proveremo ora le virate e gli stalli*", ingiunse perentoriamente l'istruttore, annullando ogni speranza di tregua. Le manovre di pilotaggio comportano il controllo simultaneo di più strumenti e di più movimenti e, quindi, l'uso di più comandi. Non bisogna dimenticare che i comandi dell'aereo non agiscono come il volante dell'automobile, che deve seguire tutta la durata della curva fino al suo completamento. Ogni cambiamento di assetto, come in una virata, richiede un'azione sui comandi, per l'impostazione di una nuova inclinazione, e la loro successiva centralizzazione una volta ottenuta la posizione desiderata.
Per riportare l'aereo in volo orizzontale occorre agire in senso opposto, e successivamente centralizzare di nuovo i comandi.

La virata è la manovra che richiede azioni coordinate: occorre inclinare l'aereo usando gli alettoni e farlo virare usando il timone, agendo in contemporanea sulla cloche e sui pedali, non dimenticando, inoltre, di cabrare leggermente, per evitare la perdita di quota causata dalla riduzione di velocità dovuta all'aumento di resistenza delle superfici mobili, e di centralizzare i comandi, una volta impostato l'assetto, ad evitare che l'aereo si capovolga, insistendo nel mantenere i comandi da una parte. A queste azioni si aggiungono il controllo dello sbandometro per accertare che una sferetta, la pallina, che si muove in un tubo curvo, sia sempre al centro.
Se la pallina cade all'interno della virata si è in scivolata, con perdita di quota, se viene spinta verso l'esterno si è in derapata, con il rischio di portare l'aereo in vite.
"*Viri a destra di 70 gradi*", giunse in cuffia l'ordine, che non ammetteva tentennamenti, dell'istruttore.
Nella testa dell'allievo, che stava tentando di regolare l'assetto dell'aereo in volo orizzontale, agendo sul trim, iniziarono a turbinare e a sovrapporsi tutte le operazioni che la manovra richiedeva: accerta che lo spazio a destra sia libero, inclina la cloche e agisci sul pedale, tieni la pallina al centro, ricorda la regola "*il piede spinge la pallina*", non perdere quota, dai manetta, centralizza i comandi, virando a destra occorre diminuire l'angolo di rotta precedente, ricorda la regola "*a destra diminuisce, a sinistra si somma*", tieni presente l'inerzia della bussola e del direzionale, chiudi la virata prima di raggiungere il nuovo angolo di rotta, controlla l'orizzonte artificiale. Con l'avanzare dell'addestramento, che metteva gli allievi alla prova con manovre sempre più impegnative, cominciò a manifestarsi in qualcuno una certa insofferenza al volo. La si notava già, dopo il briefing del mattino, nell'esecuzione dei controlli a terra prima del volo. Lo scuotimento delle ali, per assicurarsi della loro stabilità, e le brusche manovre dei comandi, per controllare la libertà di movimento delle superfici mobili, denunciavano un rapporto non benevolo con l'aeromobile, considerato un avversario ribelle ad ogni tentativo di governarlo.
Al contrario di chi passava la mano sulla fusoliera e sulle ali come una carezza, denotando che con la macchina si era stabilito un patto di amicizia e di reciproca collaborazione.
"*Com'è andata oggi?*" era la domanda che si scambiavano al rientro dal volo. "*Non bene. L'istruttore continua a rimproverarmi che non sento l'aereo con le natiche*", era l'amara confessione di qualcuno. "*Sono stato cicchettato perché sono arrivato troppo lungo all'atterraggio*", era la considerazione di qualcun altro. "*Domani dovrò ripetere lo stallo e la vite, perché oggi ho avuto difficoltà a recuperare*". Ci furono le prime defezioni.

... e, finalmente, l'ultimo!
Quel mattino l'istruttore fu insolitamente laconico.
"*Tenente, prepari il piano di volo per la zona A. L'aereo è il Sierra Alfa 20*". Un volta a bordo si limitò a dire: "*Si porti nella zona assegnata*" e, raggiuntala, aggiunse "*Oggi faremo un ripasso di tutte le manovre*". Destò nell'allievo una certa inquietudine il silenzio da parte dell'istruttore all'esecuzione di ogni manovra che gli era stata richiesta. Di solito, non mancava di esprimere un giudizio, quasi sempre di insoddisfazione, e di chiedere più volte la ripetizione delle diverse manovre, sollecitando il rispetto delle regole e raccomandando una maggior cura nel movimento dei comandi.
In realtà, il volo più che un ripasso era stato un esame, di cui, però, non venne pronunciato il verdetto finale.
"Rientriamo!".
La brusca e fredda comunicazione suonò come un'inappellabile sentenza di riprovazione.
"Si porti alla testata della pista", fu la successiva comunicazione che rese ancor più difficile percepire i reali intendimenti dell'istruttore.
"Non spenga il motore e mi faccia scendere".
L'inspiegabile ulteriore richiesta venne chiarita da una sorprendente ingiunzione: "Decolli pure, da solo. Si mantenga sulla verticale del campo. Riceverà per radio le comunicazioni delle manovre da compiere".
Una pacca sul casco sancì definitivamente che le parole non ammettevano obiezioni.
Il tenente, in un breve lasso di tempo, si trovò ad essere avvinto da sentimenti opposti: in volo aveva dubitato delle proprie capacità di pilota, a terra gli si riconosceva l'idoneità a volare da solo!
La manata sul casco gli provocò una scarica di adrenalina che, quasi inconsapevolmente, lo spinse a chiedere alla torre l'autorizzazione al decollo.
Nell'attesa del decollo, gli sovvenne una serie di dubbi che avrebbe voluto chiarire con l'istruttore, ma si costrinse a pensare che il non percepirne la presenza alle spalle non avrebbe fatto differenza alcuna. Bastava non dimenticare i suoi insegnamenti, non modificare le azioni che le diverse manovre richiedevano. L'ansia iniziale venne sopraffatta dall'emozione, che fu dominata dall'attenzione alle ma-

novre che si apprestava a compiere. "*Sierra Alfa 20 autorizzato al decollo*".
Alla comunicazione della torre reagì d'istinto, meccanicamente, come un riflesso condizionato: la mano sinistra spinse in avanti la leva dell'alimentazione, la destra accompagnò lievemente in avanti la cloche, i piedi tennero il timone al centro, raggiunta la velocità di decollo la cloche venne richiamata e l'aereo si levò in volo.
"*Bene! Si porti a tremila piedi*", gli giunse in cuffia rassicurante la voce dell'istruttore.
Diede uno sguardo agli strumenti: il variometro e l'altimetro confermavano la regolarità della salita, il numero di giri e la velocità si mantenevano stabili, l'orizzonte artificiale indicava l'assetto ottimale.
Di colpo sentì allentarsi la tensione procuratagli dalla consapevolezza di poter volare da solo e si lasciò prendere dall'ebbrezza del volo.
Quante volte da ragazzo, guardando il cielo, era rimasto affascinato dal mutevole spettacolo delle nubi e del loro vagare, che quel cielo tramutavano in mille altri. Oggi realizzava il sogno, tante volte accarezzato, di vivere la grande avventura del volo, di giocare a rimpiattino con esse.
"*Livelli a tremila piedi e torni sulla verticale del campo, con una virata di 180 gradi*", arrivò spietata la comunicazione dell'istruttore a ricordargli gli scopi del volo.
Lasciò andare le divagazioni, che per qualche minuto lo avevano distratto, e intervenne sui comandi per eseguire le manovre richieste.
"*Esegua uno stallo*", gli venne richiesto, non appena raggiunta la verticale del campo. Tirò a sé la cloche, per far assumere all'aereo un assetto che provocasse una riduzione del coefficiente di portanza, e ridusse la velocità ad un valore detto, appunto, di stallo, determinando la caduta in avanti del muso del velivolo.
Per effettuare la rimessa pose attenzione ad agire, durante lo stallo, esclusivamente sulla pedaliera e a spostare rapidamente la cloche in avanti, dando motore.
Il muovere la cloche lateralmente, per l'inefficacia degli alettoni, poteva causare l'entrata in vite dell'aeroplano.
Raggiunta la velocità sufficiente a riportare l'aereo in assetto orizzontale, lanciò un urlo di soddisfazione osservando sull'altimetro di aver perso poca quota.
Si era appena ripreso dalla manovra, che lo stesso aereo esegue con difficoltà, perché costruito con ben diverse finalità, e nella quale nessun pilota si augura di incorrere, quando sentì la radio andare in trasmissione con un nuovo messaggio: "*Salga di mille piedi e faccia tre giri di vite*". La vite è una condizione di volo invisa a tutti i piloti, che si accompagna sempre allo stallo e a una successiva imbardata. Entrare non intenzionalmente in vite provoca, certamente, anche da parte di un pilota esperto, una reazione emotiva che può indurre movimenti incontrollati, quale l'aggrapparsi alla cloche, che è esattamente l'opposto di quanto si deve fare.
Siccome in vite si perde rapidamente quota, occorre reagire con immediatezza e qualsiasi errore può risultare fatale.
Si guardò intorno alla ricerca di un particolare ben definito, cui far riferimento.
Lo individuò nel campanile, che netto si stagliava all'orizzonte, della chiesa di Sant'Anna. Tolse motore e, mantenendo la quota, alzò il muso sino a raggiungere l'assetto di stallo. Precedette lo stallo spingendo a fondo il pedale destro e portando la cloche alla pancia.
Quante sere con un collega avevano ripassato questi movimenti a cavalcioni di una sedia!
L'aereo puntò il muso verso il basso e cominciò a ruotare su se stesso. Uno…due…tre, contò ad ogni apparizione del campanile.
Lasciando liberi i comandi, cloche e pedali, si fermò la spirale e l'aereo si stabilizzò da solo.
Lo riportò in assetto orizzontale, tirando dolcemente a sé la cloche e spingendo la manetta per riprendere velocità.
Tirò un lungo respiro, non solo di sollievo ma anche per dare ossigeno ai polmoni. Infatti, per tutto il tempo della manovra non aveva osato nemmeno respirare!
"*Venga pure all'atterraggio*", giunse la conferma che la prova era stata superata.
Si sentì appagato e uno stato di intima serenità e contentezza lo avvinse. Il suono del motore e il fruscio delle ali erano canto e musica che accompagnavano la discesa verso la pista.

(Da "il bruno e la bionda" youcanprint - 2012)



LA GRANDE GUERRA

di Salvatore Parisi

Cento anni fa si decideva il destino dell'Italia: entrare o non entrare in guerra? E a fianco di quale alleanza? Della "Triplice Intesa" o della "Triplice alleanza"?
Cause e presupposti storici che provocarono la deflagrazione della Guerra Mondiale (1914-1918) e la situazione politico militare dell'Italia al momento della sua dichiarazione di guerra (1915-1918).

Alla caduta del Cancelliere tedesco Ottone von Bismarck, nel 1890, pochi avrebbero supposto che i due Imperi Centrali (Germania e Austria) si sarebbero trovati 25 anni dopo isolati contro tutte le altre potenze europee coalizzate. Una simile sorte sarebbe potuta sembrare plausibile per la Francia, che l'astuto Bismarck aveva abilmente ridotta all'impotenza con un grandioso sistema di alleanze, impedendole la riscossa di Sedan. Germania e Austria erano in quel tempo legate all'Italia per mezzo della Triplice Alleanza. Mantenevano, inoltre, buoni rapporti con l'Inghilterra, in urto con la Francia per le questioni coloniali relative all'Egitto e al Sudan. Fu appunto la scomparsa dalla scena politica di Bismarck a spezzare il blocco antifrancese e a permettere la genesi di un'opposta alleanza antitedesca. Il crollo del sistema bismarckiano delle alleanze fu dovuto al modificarsi delle circostanze storiche che lo avevano originato. I rapporti tra Austria e Russia erano già peggiorati sotto il Bismarck quando questi, in occasione del Congresso di Berlino nel 1878

Il congresso di Berlino del 1878

Ottone von Bismarck

aveva consentito all'Austria di annettersi sotto forma di protettorato la Bosnia e l'Erzegovina, spostando a favore dell'Austria quell'equilibrio austro-russo nei Balcani, che da un secolo e mezzo garantiva la pace tra quei due imperi, e aveva fomentato il malcontento dei russi contro il blocco tedesco. Tale risultato non poteva che essere inviso alle popolazioni slave e, soprattutto, alla Serbia che vedeva nella Bosnia, nell'Erzegovina, nella Croazia e nella Slovenia altrettante terre irredente abitate da slavi oppressi. Di qui il carattere di stato-guida dei popoli slavi assunto dalla Russia. La successiva intesa franco-russa rafforzerà sempre di più l'Impero zarista nella politica di protezione nei Balcani, che si inasprirà al massimo quando nel 1909 l'Austria trasformerà il protettorato di Bosnia-Erzegovina in annessione. Quanto all'Inghilterra, che dal citato congresso aveva ottenuto Cipro che con Malta, Gibilterra e Suez poteva così disporre del pieno controllo del Mediterraneo, i suoi interessi cambiarono radicalmente per due ragioni:

a. la Francia, dopo l'incidente di Fascioda, in Sudan, lasciò intendere che avrebbe rinunciato ad ulteriori pretese coloniali sul Sudan e sullo sbocco al Mar Rosso, iniziando un periodo di collaborazione con gli inglesi;

b. la Germania incominciò ad ostacolare, in Africa, i progetti britannici intesi ad unire con una ferrovia il Cairo a Città del Capo. Pertanto, anche l'Inghilterra doveva necessariamente avviarsi verso quell'accostamento alla Francia che si realizzerà nel 1904. Per quanto relativo all'Italia, la vecchia questione di Trento e di Trieste, rimasta in sospeso dopo il 1866 (3a Guerra. d'Indipendenza), si ripresentava perentoria alla coscienza degli italiani, rendendo sempre più impopolare la Triplice Alleanza. La Francia, dal canto suo, aveva cessato gli atteggiamenti ostili seguiti alla "Presa di Roma" e aveva abbandonato la lotta doganale alle merci italiane. Di fronte ai comportamenti minacciosi della Germania, la Francia vide le sue aspirazioni sostenute dall'Italia, dall'Inghilterra e dalla Russia. L'Italia ottenne, in cambio, completo appoggio per le sue mire sulla Libia, e l'Inghilterra per i suoi progetti in Egitto. Appare, dunque, ben chiaro che Germania e Austria erano ormai virtualmente isolate in Europa. Le guerre balcaniche del 1912-1913 delinearono, infine, lo schieramento politico anche nell'Europa orientale: Grecia, Serbia e Romania, uscite ingrandite dai conflitti, si allearono per conservare le conquiste realizzate, trovando l'appoggio naturale nella Russia, alleata dei serbi contro i turchi e gli austriaci; dal canto loro Turchia e Bulgaria, i due paesi sconfitti, si appoggiarono all'Austria e alla Germania, naturali antagoniste della coalizione slava. Ecco dunque le cause e i presupposti storici che promossero la formazione dei due blocchi di potenze che, per gli stessi motivi che l'avevano generato, da lì a poco dopo si scontreranno dando inizio alla più grande guerra europea e poi mondiale della Storia.

Milano — Lunedì, 24 maggio 1915 Edizione del mattino

CORRIERE DELLA SERA

Italia e Colonie, centesimi 5 — Un numero arretrato, centesimi 10

La pubblicazioni che il CORRIERE DELLA SERA offre ai suoi abbonati sono: La Domenica del Corriere — La Lettura — Il Romanzo Mensile — Corriere dei Piccoli

L'ITALIA DICHIARA GUERRA ALL'AUSTRIA-UNGHERIA

Una nota italiana alle Potenze - Lo Stato Maggiore parte per il campo

ROMA, 23 maggio, sera.

La guerra all'Austria è ufficialmente dichiarata.

Sin da ieri l'on. Sonnino aveva telegrafato al nostro ambasciatore a Vienna incaricandolo di presentare al Governo austro-ungarico il testo della

Lo Stato Maggiore parte per il campo

La Nota dell'Italia alle Potenze

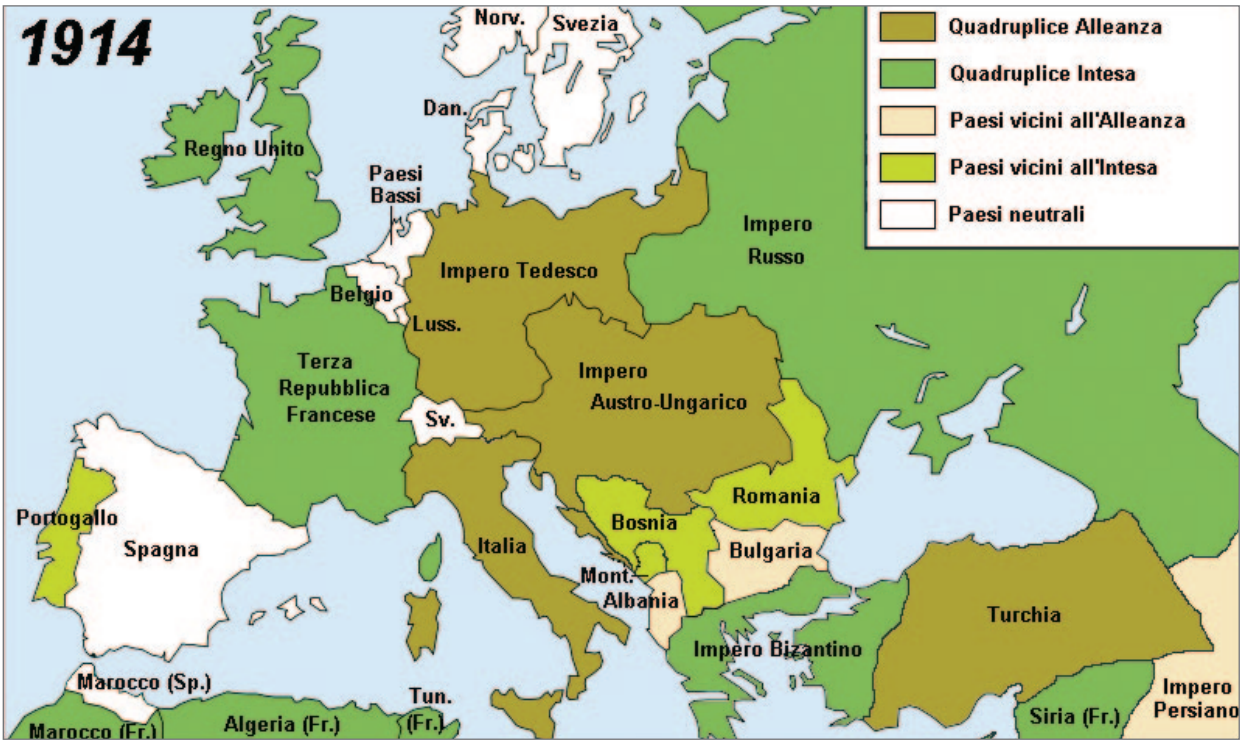
ROMA, 23 maggio, notte.

Il Ministro degli Affari Est.ri ha diretto ai R. Rappresentanti all'Estero il seguente telegramma circolare:

Il carattere eminentemente conservativo e difensivo della Triplice Alleanza

Quando, dunque, Sarajevo fece scoccare la scintilla della guerra, il mondo era ormai una polveriera: dai Balcani alle Alpi, dall'Africa all'Asia, dal Mare del Nord al Mediterraneo. La scintilla scoppiò proprio nel punto più pericoloso, a Sarajevo, nella penisola balcanica, e l'esplosione si propagò violentemente in tutto il mondo, sulle terre e sui mari. Si misero in moto le forze distruttive che la Storia andava fatalmente preparando da diversi decenni. Nello specifico, per quanto relativo alla situazione politico-militare dell'Italia al momento della sua entrata in guerra, si rende necessaria un'analisi più accurata sulle cause e sui presupposti storici che provocarono questo suo grave passo. In particolare, essi possono essere addebitati all'economia in declino e all'irredentismo, al suo desiderio di una opportuna espansione nei Balcani e al dominio dell'Adriatico. La denuncia del trattato commerciale con la Francia era stato un obiettivo premeditato dei protezionisti più estremisti capeggiati dal Presidente del Consiglio, il radicale Francesco Crispi. Questo trattato era stato espressamente rinnovato nel 1881, ma ora si diceva che esso conteneva discriminazioni ingiustificate a danno degli interessi economici italiani. L'avvento al potere del filo tedesco Crispi, nel 1887, esasperò i sentimenti antifrancesi. Egli riteneva che l'Italia fosse dipesa fin troppo dalla Francia, quanto al suo commercio e agli investimenti francesi in Italia, e che fosse diventata troppo acquiescente allo stato di subordinazione politica che tutto dò implicava. Le nuove tariffe doganali italiane del 1887 e la conseguente denuncia del trattato commerciale con la Francia fecero precipitare la depressione economica del 1887-1890. Gli agricoltori vennero trascinati dal governo in una sconsiderata guerra doganale con la Francia, che era la loro principale cliente. La mania di persecuzione di Crispi, inoltre, lo induceva a pensare che la Francia stesse cercando un pretesto di discordia. Egli era persuaso che l'Italia fosse abbastanza forte per dettare le sue condizioni e che la Francia non avrebbe potuto sottrarsi alla dipendenza della seta e dei prodotti agricoli italiani. La Francia, invece, ridusse le importazioni dall'Italia e, per il suo fabbisogno, si rivolse all'Algeria e all'Oriente. La rottura con la Francia significò la rovina. I francesi cominciarono a vendere i titoli italiani in loro possesso e un gran numero di fallimenti bancari nel periodo 1889-1890 fu dovuto in gran parte a questi ritiri di capitali francesi. Il risultato fu: la rivolta siciliana del 1892-1893, con il relativo fallimento dei "Fasci Siciliani dei Lavoratori"; un elevato esodo della popolazione dalle campagne verso le città e una interminabile corrente di emigrazione all'estero. Crispi, di fronte al fallimento della sua politica commerciale e alla mancata realizzazione di un grande impero coloniale, presentò le dimissioni all'inizio del 1891. Lo sostituì al gover-

1909 Visita dello Zar al re d'Italia



no il moderato e conservatore siciliano, marchese Di Rudinì. Egli ricercò economia, pace, tranquillità e il ristabilimento delle buone relazioni con la Francia. Fu la speranza di realizzare le sue mire coloniali e di migliorare la sua posizione internazionale che indusse l'Italia, nel maggio 1882, ad allearsi con l'Austria e la Germania, aderendo alla Triplice Alleanza. In cambio otteneva dalla cattolica Austria la garanzia contro un'eventuale restaurazione della sovranità papale su Roma. Un altro motivo era rappresentato dalla conquista francese della Tunisia; successo che turbava enormemente la Sinistra italiana, che si vedeva indebolita in Parlamento. Il patto doveva essere, nelle intenzioni dell'Italia, soprattutto una garanzia contro un'eventuale aggressione da parte della Francia. Per comune accordo, nel trattato si affermava esplicitamente che esso non era diretto in alcun modo contro la Gran Bretagna. In cambio dei vantaggi molto dubbi che il trattato sembrava offrire, l'Italia dovette, però, rinunciare alle rivendicazioni irredentiste nei confronti dell'Austria. L'alleanza provocò, inoltre, un notevole aumento della tensione internazionale poiché costrinse le nazioni europee ad accrescere le spese militari. Insomma, questo trattato, invece di compiere ogni possibile sforzo per conservare l'equilibrio generale in Europa, contribuiva a turbarlo. Tuttavia, molti italiani lo appoggiarono; qualcuno ne fu addirittura felice. Il re, ad esempio, tornando da una sua visita a Berlino, entusiasta della macchina bellica tedesca, brontolò che il peggior ussaro prussiano si presentava più imponente del miglior soldato di tutto l'Esercito Italiano! Gravissima affermazione da parte di questo chiacchierato, furbo ma inetto sovrano! Il soldato italiano, qualche tempo dopo, gli doveva dare amplissimo torto, dimostrando coraggio, eroismo e amor di Patria pur essendo mal condotto dalla classe dirigente dell'epoca. Fu così che le relazioni con la Francia si avviarono ad un sensibile miglioramento. L'Italia, comunque, rimase ancora legata agli Imperi Centrali e la Triplice Alleanza venne rinnovata nel 1891 e poi nel 1902, ma i suoi critici continuarono ad obiettare che essa era in netto contrasto con le ambizioni adriatiche e balcaniche dell'Italia, nonché con la richiesta degli irredentisti di liberare Trento e Trieste. Gli italiani cercarono, pertanto, di concludere un accordo con la Gran Bretagna che allora era la più forte potenza navale del mondo e assoluta padrona del Mediterraneo, oltre a fornire all'Italia il novanta per cento del fabbisogno nazionale di carbone. Nel 1900 si giunse cosi ad un'intesa con essa per le questioni mediterranee. Nel 1901 il nuovo ministro degli esteri italiano, il francofilo marchese Visconti-Venosta, adottò una pontica più elastica ed opportunistica rispetto a quella seguita dal Crispi, sottomesso ormai da tempo al Cancelliere tedesco Bisrmarck e, temendo giustamente

una probabile espansione dell'Austria nei Balcani, iniziò un progressivo riavvicinamento alla Francia. Già nel 1896 l'Italia aveva riconosciuto il protettorato francese sulla Tunisia, mentre due anni più tardi si incominciava a mettere fine alla guerra doganale che durava ormai da troppi anni. Anche Parigi dimostrò di voler rendere più facili gli scambi commerciali con l'Italia, con l'evidente scopo di allontanarla dalla Triplice Alleanza e di uscire, essa stessa, dall'isolamento politico in cui l'aveva relegata il Bismarck. A dicembre del 1900, uno "scambio di note" riconobbe gli interessi, rispettivamente, della Francia in Marocco e quelli dell'Italia in Libia. Nel 1902, il nuovo ministro degli esteri, Prinetti, sensibile alle richieste degli irredentisti, assicurò il suo collega francese che gli obblighi assunti dall'Italia in base alla Triplice Alleanza erano limitati e che, se la Francia fosse stata attaccata direttamente o indirettamente, l'Italia avrebbe osservato una condotta di rigorosa neutralità. Lo stesso atteggiamento essa avrebbe assunto nel caso in cui la Francia, a seguito di una provocazione diretta, fosse stata costretta a dichiarare la guerra a tutela del suo onore e della sua sicurezza. Questa intesa con la Francia rappresentò un ritorno alla tradizionale politica di equilibrio fra gruppi di potenze rivali. L'Austria accusò l'Italia di tradimento, ma dovette, in seguito, ritirare l'accusa poiché poco tempo prima, insieme alla Germania, aveva stipulato accordi supplementari, al di fuori del trattato della Triplice Alleanza, con la Russia e la Turchia. A questo punto, fu evidente che l'alleanza con l'Austria stava progressivamente logorandosi. Nel 1908 l'Austria annunciò l'annessione formale della Bosnia e dell'Erzegovina, facendo mutare rapidamente gli equilibri politici nei Balcani. Questo atto aumentò: il malcontento nei popoli slavi di quella regione; il vivo risentimento dell'Italia che vedeva svanire le sue mire sulla Dalmazia e sull'Adriatico e, infine, della Russia, da sempre protettrice dei Balcani. Fu così che fanno dopo lo zar di Russia fece visita al re d'Italia, a Tonno. Venne stipulato un accordo inteso ad impedire all'Austria di modificare ulteriormente lo statu quo nei Balcani. I due paesi s'impegnarono, inoltre, a considerare con favore le mire russe sui Dardanelli e quelle italiane sulla Libia. L'avvenimento favorì un avvicinamento della Destra alla Sinistra italiane, entrambe decise a sostenere la Russia contro l'Austria. L'evento non passò inosservato; infatti, lo Stato Maggiore austriaco cominciò a pensare ad una guerra preventiva contro l'alleata Italia. L'Austria e l'Italia erano dunque ancora formalmente alleate, ma in effetti ben poco di fatto. L'Austria era fortemente risentita e non dimenticava la perdita del Veneto nel 1866 e, in particolare, la minaccia che ciò rappresentava per Trieste, suo unico porto. L'annessione austriaca della Bosnia e dell'Erzegovina nel 1908 e il comportamento poco amichevole tenuto dall'Austria e dalla Germania durante la campagna di Libia (1911-1912) avevano riaccesi i sentimenti irredentisti degl'italiani per Trento e Trieste. Gli irredentisti, infine, erano seriamente preoccupati per un nuovo rinnovo dell'alleanza, poiché a causa degli evidenti pericolosi squilibri politici in Europa, lo scoppio di una guerra tra i due opposti schieramenti era più che probabile e l'Italia, in questo caso, si sarebbe trovata dalla parte sbagliata e, quindi, impossibilitata ad ottenere una sicura frontiera alpina e il dominio dell'Adriatico. Ciononostante, l'allora Presidente del Consiglio, Giovanni Giolitti, politico scaltro e opportunista ma poco sincero, per non apparire ostile nei confronti dell'Austria e aver tempo per rielaborare una nuova politica estera, ritenne opportuno, nel dicembre 1912, di procedere al rinnovo del trattato di alleanza con gli Imperi Centrali. Ciò malgrado, i rapporti di sfiducia tra alleati non

mutarono affatto e, anzi, si ridussero al minimo.
Nel frattempo, l'Italia si accordava con il gruppo di potenze opposto, la Triplice Intesa, formata da Gran Bretagna, Francia e Russia. Le dimissioni di Giolitti all'inizio del 1914 segnarono di fatto un importante cambiamento nella politica italiana. Giolitti, sin dal 1913 era a conoscenza delle intenzioni aggressive dell'Austria nei riguardi della Serbia, ma le aveva tenute nascoste al governo e agli italiani per non creare turbamenti! Nonostante questo nuovo grave fatto e l'ormai imminenza della guerra, Giolitti si oppose alla concessione dei nuovi stanziamenti invocati dalle Forze Armate, asserendo che la via da seguire non doveva essere quella delle armi bensì quella diplomatica. Dopo le dimissioni di Giolitti, venne nominato Presidente del Consiglio, nel marzo 1914, il conservatore e scostante Antonio Salandra.
Il suo governo dovette subito far fronte ad una situazione assai difficile a causa dell'economia nazionale debolissima e conseguenti sollevazioni di popolo, appoggiate da squadristi di numerose fazioni politiche. In quest'atmosfera carica di elettricità, Salandra venne a trovarsi di fronte alla crisi provocata dall'ultimatum austriaco alla Serbia. La Triplice Alleanza stabiliva per un caso del genere l'obbligo di informare preventivamente la potenza alleata, e imponeva, inoltre, di offrire compensi all'Italia per qualsiasi espansione territoriale austriaca nei Balcani.
L'Austria mancò ad entrambi questi obblighi quando nel luglio 1914 inviò il suo ultimatum alla Serbia, del quale Italia non seppe nulla fin dopo ch'era stato consegnato. L'aggressiva politica austriaca nei Balcani aveva tecnica-

Antonio Salandra

mente liberato l'Italia dai suoi obblighi, mentre nel 1902 era stato segretamente promesso da Roma alla Francia che avrebbe potuto contare sulla neutralità italiana. La decisione di rimanere neutrali fu presa dal governo alla fine di luglio, estromettendo, in un momento così delicato, il parlamento; sicché la politica da seguire venne decisa esclusivamente da Salandra e dal re! A mano a mano che la guerra aumentava d'intensità, parecchi uomini politici italiani cominciarono a temere che la neutralità non fosse degna di una nazione come l'Italia, mentre l'intervento avrebbe senza dubbio sanzionato il suo rango di grande potenza. Una vittoria a fianco della Francia e dell'Inghilterra non solo avrebbe fruttato la liberazione delle popolazioni di lingua italiana, ma avrebbe pure consentito di ottenere una frontiera alpina a nord di Trento, oltre al controllo dell'Adriatico.
A questo punto nulla impediva all'Italia di entrare in guerra a fianco della Triplice Intesa, per di più i fautori dell'intervento erano adesso presenti in tutto lo schieramento politico.
Salandra incominciò a pensare che la vittoria della Triplice Intesa fosse ormai prossima, e divenne ansioso di non arrivare troppo tardi per ottenere la sua parte di bottino. Il Trattato di Londra fu firmato il 26 aprile 1915 nel massimo segreto, e in base ad esso l'Italia si impegnava ad entrare in guerra nel giro di un mese.
Si giunse cosi all'anomala situazione per cui l'Italia venne a trovarsi per lo spazio di una settimana legata contemporaneamente da vincoli di alleanza con entrambe le parti belligeranti; infatti fu solo il 4 maggio che Salandra denunciò la Triplice Alleanza in una "nota privata" indirizzata ai governi di Austria e Germania. In nessun momento egli consultò il parlamento, nonostante le formali promesse fatte! Così egli impegnò il paese alla guerra su sua esclusiva responsabilità.
Ma il fatto più grave fu che egli non aveva consultato neppure lo Stato Maggiore sul rovesciamento di alleanze che, ovviamente, richiedevano ora una nuova pianificazione operativa.
Mentre la febbre per la guerra saliva, l'Austria fece un ulteriore tentativo per conservare l'Italia neutrale. Alla fine di marzo 1915 aveva offerto Trento e il 17 aprile accolse in parte le controproposte italiane relative ad alcune zone più a nord nella Valle dell'Adige. Il 7 maggio, 12 giorni dopo che l'Italia aveva firmato il Trattato di Londra, con il quale si era impegnata di entrare in guerra a fianco delle potenze dell'Intesa e di ricusare la Triplice Alleanza, il ministro degli esteri Sidney Sonnino informò il governo di ulteriori concessioni dell'Austria nel Tirolo, mentre Trieste sarebbe stata dichiarata "città libera". "*La guerra è la continuazione della politica con altri mezzi*", affermava il Generale Karl von Clausewitz, e Salandra si adeguò dichiarando la guerra il 23 maggio 1915, mentre il 24 successivo l'esercito venne messo in marcia verso il confine. Salandra dichiarò guerra non alla Germania, che aveva violato la neutralità belga, ma all'Austria soltanto, nei cui confronti l'Italia avanzava rivendi-

cazioni territoriali. A parte il fatto che ciò costituiva una violazione della sua formale promessa contenuta nel Trattato di Londra, la conseguenza fu che le operazioni militari che seguirono diedero l'impressione più di una guerra causata da rivendicazioni particolari, che non di una lotta intrapresa per la libertà e per la pace in Europa.
La preparazione militare dell'Italia era così debole che il suo intervento nel conflitto apparve un errore. Tuttavia, era convinzione di Salandra che le ostilità stessero volgendo al termine e questa, in effetti, fu la principale ragione che lo spinse a rischiare la propria carriera politica e il futuro dell'Italia. Nel negoziare il Trattato di Londra, egli aveva chiesto l'aiuto finanziario dei suoi nuovi alleati per due mesi soltanto e non aveva chiesto l'invio né di carburanti né di materie prime, sicuro che la guerra fosse ormai al termine e che occorreva solamente presentarsi sulla scena bellica per potersi poi sedere al tavolo delle trattative!
La Storia, purtroppo per l'Italia, si doveva ripetere 25 anni dopo, il 10 giugno 1940 quando Mussolini commise gli stessi errori di calcolo di Salandra! Questo gravissimo passo di Salandra, con il consenso del re, fu un caso di irresponsabilità di portata colossale.
Egli ammise poi che le operazioni militari non furono soddisfacenti. E questo fu per gran parte colpa sua, in quanto aveva ritenuto possibile fare dell'Italia una grande potenza con poca spesa, tanto che nel 1914 il Generale Porro rifiutò l'incarico di ministro della Guerra a causa della parsimonia di Salandra in materia di stanziamenti militari.
Tale era stata la segretezza con cui il Premier aveva condotto le sue "personali" trattative con entrambe le parti contemporaneamente, che lo Stato Maggiore venne messo a conoscenza del rovesciamento delle alleanze solamente il 5 maggio ed ebbe così solo 18 giorni di tempo per preparare la guerra contro l'Austria, dopo avere basato la sua pianificazione operativa su un'alleanza con quest'ultima.
Le operazioni militari dimostrarono poi quanto fosse ancora antiquata la strategia dei generali italiani. Il Capo di Stato Maggiore, Generale Cadorna, trovò grande difficoltà a pensare in termini di guerra di movimento.
Riferì più tardi che all'apertura delle ostilità, le Forze Armate italiane non erano in condizione di combattere. Tuttavia, egli non si dimostrò all'altezza del compito affidatogli; non era un leader; non aveva mai esercitato prima di allora un comando operativo; era un buon organizzatore, ma sia lui che buona parte dei suoi generali mancavano d'ingegno, d'inventiva e di elasticità mentale: ispiravano, purtroppo, scarsa fiducia e simpatia nei loro uomini! Cadorna, inoltre, non poteva sopportare l'interferenza degli uomini politici; non era disposto ad accettare troppi consigli dai comandi militari alleati e non volle che il principio del "comando alleato unico" venisse esteso all'Italia.
L'Italia aveva sperato di trovare l'Austria ridotta allo stremo e fu sorpresa quando la ritirata della Russia dalla Galizia, dopo il maggio 1915, consentì agli austriaci di trasferire una grande quantità di truppe sul fronte italiano.
Lo sforzo militare italiano fu concentrato soprattutto lungo l'Isonzo, e qui il terreno accidentato e la penuria di munizioni resero ancor più difficile il compito di Cadorna. Nonostante egli disponesse di una notevole superiorità di forze, la guerra si ridusse a pochi momenti di rilievo. Cadorna basò la sua strategia su di una attiva cooperazione serba contro l'Austria, ma il ministro degli esteri Sonnino aveva sognato una cosa del tutto diversa quando aveva firmato il Trattato di Londra.
I serbi scoprirono che Sonnino intendeva annettere la Dalmazia all'Italia e, pertanto, destinarono ingenti forze al confine con l'Albania. Alla fine del 1918 l'Italia dichiarò di aver richiamato alle armi 5 milioni di uomini, di cui 50.000 avevano combattuto sul fonte francese, e lo sforzo economico sostenuto era stato immenso. Il numero dei morti in combattimento fu superiore ai 600.000 uomini. Il Tesoro calcolò nel 1930 che il costo della guerra era stato di 148 miliardi di lire (dell'epoca!), vale a dire una somma doppia a quella delle spese complessivamente sostenute dallo Stato fra il 1861 ed il 1913! ...c'è una sola legittima giustificazione per la guerra, la difesa nazional per esempio,. la protezione della vita dei civili innocenti... ma questo a Salandra importò poco!

Trattato di Londra (26 aprile 1915).

D'ordre de son Gouvernement, le marquis Imperiali, ambassadeur de Sa Majesté le Roi d'Italie, a l'honneur de communiquer au très honorable sir Edward Grey, principal secrétaire d'Etat de Sa Majesté britannique pour les affaires étrangères, et à Leurs Excellences M. Paul Cambon, ambassadeur de la République française, et M. le Comte Beckendorff, ambassadeur de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, le mémorandum suivant:

AB47G E AB47J DELL'ALE 1958 - 1973 di Giovanni Tonicchi

La pubblicazione ricorda ai non più giovani, o fa conoscere ai giovanissimi, le macchine ad ala rotante che gradualmente si affiancarono agli aerei leggeri negli "anni ruggenti" dell'ALE tra il 1958 ed il 1973.
Il volume a colori , formato 21x29 cm., 64 pagine ha un prezzo di copertina di 20 euro. Disponibile presso l'autore email: g.tonicchi@libero.it

3 settembre 1986

Tutti salvi sotto la Macchina
Santa Rosa è tra noi, come sempre!

Il 3 settembre 1986 accadde qualcosa di seriamente preoccupante sul sagrato della chiesa di Santa Rosa, a pochi secondi dalla fine del trasporto.
Solo chi era sotto la Macchina conosce la verità. Per gli altri fu panico generale, confusione, disinformazione. Iniziarono le liti tra costruttore e ideatore, scaricabarili ovunque, promesse non mantenute, polemiche oltre ogni immaginazione fino a raggiungere le aule del tribunale. Ma chi non c'era o non ha mai saputo, cosa può conoscere della storia della Macchina e dei prodigi attribuiti alla Santa in quell'anno?
Quanto accaduto nel 1986 e nei dodici mesi successivi, segnò l'inizio di numerosi provvedimenti che, ancora oggi, scandiscono i tempi e l'organizzazione della festa più sentita dai viterbesi e non solo.
Il libro, tuttavia, parte da un episodio e da altri problemi riguardanti la Macchina per poi dedicarsi, con tutta la devozione possibile, alla Santa, parlandoci e ascoltandola attraverso numerose testimonianze di prodigi attribuiti all'eroica viterbese dagli anni della guerra fino ai giorni nostri. Il culto prima di tutto, e non potrebbe essere diversamente, visto che la Macchina esiste perché è esistita ed esiste, tutt'ora, in mezzo a noi santa Rosa. Oltre 300 pagine formato A5, di notizie documentate, storie inedite e più di 70 fotografie a colori per scoprire santa Rosa nei luoghi meno noti di Viterbo, in provincia e ovunque.
La prefazione è stata gentilmente curata dal Vescovo S.E. Mons. Lino Fumagalli intervenuto alla presentazione del libro, così come è intervenuto Don Emanuele Germani, direttore ufficio stampa della diocesi e parroco della chiesa dei santi Valentino e Ilario che ha curato la presentazione del libro.

MAURIZIO PINNA è nato a Montefiascone (VT) il 16 maggio 1959, da padre originario di Iglesias (CA), arruolatosi giovanissimo nei Carabinieri Reali e impiegato in quattro campagne di guerra, e madre abruzzese delle vicinanze di Sulmona. Diplomato nel campo delle scienze sociali, come dirigente di strutture pubbliche e private nei settori di intervento sociale, assistenziale, educativo e formativo, è stato maresciallo maggiore aiutante dell'Esercito, nei bersaglieri e nell'AVES. Attraverso la fotografia ha collaborato con aziende, istituzioni e periodici per la promozione turistica del territorio, sia in Italia che all'estero. Ha collaborato come fotografo e articolista per un periodico mensile e, successivamente, per tre quotidiani locali. Nel campo dell'editoria ha curato la fotografia e la grafica per l'opera "Rosa, piccola… già Santa", dell'autore Mauro Galeotti, dedicandosi subito dopo a scrivere il suo libro "Viterbo dal fascismo alla guerra con uno sguardo ai nostri giorni", presentato il 10 marzo 2011 presso il Palazzo dei Priori a Viterbo. Grazie alla benevolenza delle sorelle Clarisse del Monastero di Santa Rosa è entrato in contatto con una realtà che lo ha affascinato. Questo libro, infatti, è la sua riconoscenza alla giovane Rosa, una Santa speciale.

NUOVI SOCI

SEZIONE MUSCARÀ

1° mar lgt. Cesare Meleleo, ha prestato servizio presso il CAAE fino al dicembre 2013, in qualità di specialista di elicotteri.

Colonnello Andrea Di Stasio, comandante del 3° REOS "Aldebaran".

Mar. magg. "A" Giuseppe De Girolamo, è statopilota di uso generale e di CH-47, dal 1969 al 1994.

Ten. col. Sandro Rossini, pilota di CH-47, in servizio presso il 3º "Aldebaran".

Serg. Spina Giuseppe Pio, ha prestato servizio presso il Reparto Mezzi Aerei dal 1988 - 1991.

SEZIONE CALÒ

Colonnello Vittorio Loli

NASCITE

Il 27 marzo 2015 il socio "Muscara" ten. col. Mauro Pudda è diventato nonno per la seconda volta: è nato **Alessandro**. Ne danno il lieto annuncio i nonni, la mamma Valentina il babbo Michele e la sorellina Caterina.

LAUREE

Il **16 aprile 2015**, la signora **Marcella Sirigu**, moglie di Massimiliano Piga, figlio del socio e segretario della sezione Sanna, Michele Piga, si è laureata per la seconda volta presso l'Università di Cagliari facoltà di Archeologia discutendola tesi: Beni archeologici con indirizzo Fenicio-Punico e ottenendo il voto di 110 e lode.

CI HANNO LASCIATO

Il **27 febbraio 2015**, è venuta a mancare la signora **Maria Caracciolo**, consorte del socio "Tucano" gen. b. Luigi Carlucci

Il **18 marzo 2015** è deceduta la signora **Lucia Panettieri**, consorte del socio Muscarà gen. b. Antonio Riccardelli.

Il **28 marzo 2015** è deceduto il **col. Gaetano Garofalo**.

Il **9 aprile 2015** è deceduto il **m.m. "A". Carlo Trotta**, pilota del 5° AVES Rigel fino al 1997.

Il giorno **10 aprile 2015** è venuto a mancare il Signor **Aldo De Rosa**, fratello del socio Muscarà aiutante Bruno De Rosa.

GEN. SETTIMIO D'ANDREA

Nasce a Benevento il 24 maggio 1935 (che fatalità per un fante!) Pilota osservatore del 22° corso del 1964. Dopo aver prestato servizio al RAL "Pozzuolo del Friuli", in Campoformido, come pilota di O1-E ha trascorso alcuni mesi al RAL "Folgore" di Treviso poi viene trasferito a Viterbo per diventare istruttore di volo e capo sezione standardizzazione.

Settimio, per anni ha addestrato una generazione di piloti dell'ALE. Prima della meritata quiescenza, è stato presidente della commissione di leva del Distretto militare di Udine.

Per quanto riguarda il carattere, è stato per tutta la sua vita, malgrado le vicissitudini fisiche che lo hanno condizionato negli ultimi anni, quanto di meglio ci si possa aspettare da una persona, sono sicuro che la stragrande maggioranza di quanti lo hanno conosciuto la pensa come me!

In sintesi, lo potrei definire una persona espansiva e gioviale che portava allegria in ogni ambiente, sia tra amici che in ambito lavorativo.

Generoso con sé e, soprattutto con gli altri, era sempre pronto a tirare su il morale a chi, come a volte capitava anche a me, attraversava un periodo "particolare". Insomma, "UN VERO AMICO!"

Ezio Garfagnini

GEN. GIUSEPPE FARAGLIA

Nei tanti anni trascorsi nella base di Viterbo, molti dei quali al 1°reggimento "Antares", ho avuto la fortuna, il piacere e l'onore di condividere con il generale Faraglia momenti di intenso lavoro e momenti belli. Il senso di vuoto lasciato nel cuore di chiunque lo ha conosciuto è incolmabile. La sua amicizia sincera con tutti, la sua indiscussa correttezza, l'integrità morale e la capacità di rendersi sempre disponibile per dare un giusto consiglio o una assicurazione a chiunque ne avesse bisogno, gli hanno procurato la stima incondizionata di chiunque lo abbia conosciuto. Sono certo che saprai essere vicino a tutti anche da lassù.

Ci Manchi Peppe!

Michele Macaluso

Gen. b. (r) Carlo Surrentino D'Affitto

Il «Comandante»

È stato indicato proprio così, da intere generazioni di piloti dell'AVES, per l'ottimo è incontestabile motivo che il gen. Surrentino ha comandato nella sua vita ben sei differenti Reparti di Volo per un totale di quasi 20 anni di comando, pur escludendo dal conteggio i periodi trascorsi in Artiglieria, la sua Arma di provenienza. Credo che nessun altro pilota AVES possa vantare un simile palmares.Ciò è accaduto perché il gen. Surrentino aveva le qualità e le capacità per svolgere al meglio un compito così arduo e delicato; queste doti gli sono state riconosciute dai suoi superiori gerarchici tanto da affidargli, pur con il grado di Capitano, il comando di un Reparto allora importante come il 4° REUG di Bolzano, che di capitani ne contava, credo, una decina. Chiunque, in tali circostanze, sarebbe stato preoccupato e in qualche difficoltà: non il Comandante Surrentino che in breve riuscì, ne sono diretto testimone, a farsi apprezzare da tutto il Reparto per il suo carisma, la sua specchiata onestà, la sua determinazione, la capacità di decidere bene e rapidamente, di assumersi talvolta gravose responsabilità, di dare l'assoluta priorità alla produzione di ore di volo perché, affermava, "*quando i piloti volano molto, sono felici e non hanno tempo ne voglia di fare danni*". Credo che al 4° REUG il generale Surrentino abbia compiuto il suo capolavoro: alla unanimità, chi ha vissuto quel periodo, ricorda un reparto coeso e solidale, molto impegnato, che con i suoi formidabili 18 AB 205 nuovi di zecca, assicurava in esclusiva il soccorso in montagna, operava contro il terrorismo dei separatisti, e stava dimostrando alle Truppe Alpine i vantaggi della "aeromobilità" in quegli ambienti così impervi. Per avere un'idea dell'attività che si effettuava, ogni pilota svolgeva in media ben 200 ore di volo/anno.

In seguito il gen. Surrentino ha operato per anni sul programma di acquisizione dei CH-47, con le consueta lungimiranza e, ovviamente, assumendo il Comando di tutti i Reparti che mano a mano si andavano costituendo: il 1° Reparto Elicotteri Medi, l'11° Gr.Sqd. ETM Ercole, e, secondo comandante dopo il Gen. De Angelis, il 1° ANTARES. Ma mentre comandava il Raggruppamento si verificò il tremendo incidente di volo ad Abu Dhabi; era il 30 marzo del 1980, perirono ben 10 tra Ufficiali e Sottufficiali del suo Reparto.

L'incidente provocò un grande dolore a tutto il personale AVES e il gen Surrentino tale sentimento se lo è portato dentro per sempre. Egli non amava, affermando di non esservi predisposto, fare lavoro di ufficio. Perciò ha terminato il servizio attivo continuando a fare il Comandante, seppure in 2a, del CALE, la nostra scuola. Questo è stato l'Ufficiale, che tutto il personale AVES ha certamente conosciuto.

Non molti, invece, sono a conoscenza della versione "civile" del Comandante Surrentino. Carlo, per gli amici, e per qualcuno addirittura Carletto, è stato un uomo pieno di vita, appassionato lettore di libri in prevalenza storici, promotore di visite ai nostri bellissimi paesini umbri e toscani, mai assente ai "cenacoli" con le famiglie amiche, sempre informato e protagonista di appassionate discussioni sui temi di attualità, padre e nonno vigile e affettuoso, amico generoso e altruista. C'è, ancora, una caratteristica molto personale del nostro Carlo: la grande curiosità.

Quando entrava in possesso di un qualunque oggetto complesso, aveva l'irresistibile desiderio, tipico della fanciullezza e dei curiosi come lui, di vedere come era fatto dentro. Perciò in caso di guasti, smontava e aggiustava di tutto, dalla caldaia a gas a ogni apparato elettrico, da un decoder a un orologio a pendolo.

Insomma un prezioso tuttofare, abilmente utilizzato dalle astute mogli dei suoi amici!

Caro Carlo, hai avuto dalla vita, per tua stessa ammissione, molte opportunità e grandi soddisfazioni. Sei stato tra i pochi piloti che sono passati dall'L18 al CH47 e perciò uno dei protagonisti dello sviluppo e della affermazione della nostra AVES, che ti deve grande riconoscenza.

Alla tua cara Mirella, alla tua amata famiglia e a tutti noi che ti abbiamo voluto bene mancherai molto, ma sappi che ti ricorderemo con grande, caloroso affetto.

Gen. B. Sauro Silvestrini

Buttini Casimiro

(Saluzzo, 29 ottobre 1887 - Saluzzo, 23 febbraio 1959) è stato un militare e aviatore italiano. Il 9 settembre 1917 il suo apparecchio fu colpito dal fuoco dell'artiglieria nemica e il secondo pilota ucciso; Buttini, seppur ferito ad un braccio, riuscì a rientrare con l'aeroplano dietro le linee italiane, riportando in patria la salma del compagno.
Il 29 settembre 1917 ricevette la medaglia d'oro al valor militare.

Colonnello nella riserva (A.A., 3a squadriglia da bombardamento). Nato a Saluzzo (CN), il 29 ottobre 1987. Il 9 settembre 1917, durante una missione sulle linee nemiche, l'aereo pilotato dal Buttini, fu fatto oggetto di tiri di artiglieria e colpito in più parti tanto da renderlo difficile da pilotare. I colpi di artiglieria, uccisero il secondo pilota e ferirono lui stesso. Con estrema difficoltà, riuscì a pilotare l'aereo fino a riportarlo dietro le linee italiane e con estrema perizia atterrare salvando così il personale a bordo e riportando in patria la salma del compagno ucciso. Il 29 settembre 1917, Casimiro Buttini, fu insignito di medaglia d'oro al valor militare. Il Buttini, in precedenza, era stato decorato di medaglia d'argento al valor militare per le sue doti di ardimento e indomito coraggio che gli avevano consentito di effettuare numerose missioni e importanti e precisi bombardamenti in circostanze difficilissime.

Medaglia d'Oro al Valore Militare

Pilota d'aeroplano, fatto segno durante un'azione di bombardamento ad intenso e ben aggiustato tiro di artiglieria nemica, calmo e sprezzante di ogni pericolo, si indugiava sulle posizioni da battere, per eseguire con precisione il tiro delle sue bombe. Investito da raffiche sempre più precise, visto colpito a morte il secondo pilota, cui una granata aveva asportato la testa, e ferito egli stesso ad un braccio, col viso coperto dal sangue e da brandelli di carne del compagno ucciso, nonostante che l'apparecchio, gravemente colpito in più parti, non obbedisse più ai comandi, conservava ed infondeva, col suo contegno energico e risoluto, eroica calma in tutto l'equipaggio e, dopo sforzi inauditi, riusciva a mettere in sesto l'apparecchio che precipitava; passando quindi a bassa quota sulle linee nemiche, tra l'infuriare della fucileria, delle artiglierie e delle mitragliatrici, riconduceva sul suolo della Patria i compagni illesi ed il suo prezioso carico di morte.

Cielo di Ternova, 9 settembre 1917

Presso il Museo storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle è conservato il Ca.36 matricola 23164. L'aereo venne acquistato, per trentamila lire al termine della prima guerra mondiale dal tenente pilota Casimiro Buttini. Questi, nel 1917, aveva ottenuto la Medaglia d'Oro al Valore Militare, proprio su questo velivolo, con un'azione sopra Târnova. Conservato dalla famiglia in un cascina del piemontese, l'aereo venne acquistato nel 1959 dall'Aeronautica Militare Italiana.

UDINE **RADUNO NAZIONALE ANAE** **2015**

22 MAGGIO 2015

Pomeriggio

- Afflusso e ritrovo presso l'Hotel "Là di Moret" di Udine
- Ore 20.30 cena di gala / serata "Azzurra"
- Pernottamento

23 MAGGIO 2015

- ore 08.00 cerimonia solenne con ammassamento e sfilamento dei Radunisti alla presenza di un'alta carica istituzionale
- ore 13.00 Buffet tricolore all'Hotel "Là di Moret"