

L'AUTIERE



ARMA TRASPORTI E MATERIALI

PERIODICO TRIMESTRALE DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE AUTIERI D'ITALIA

ANNO 2023 - N. 2 (II Trimestre)

LANCIA FLAMINIA PRESIDENZIALE SIMBOLO DELL'ITALIANITÀ ANCHE PER LA FESTA DELLA REPUBBLICA





L'AUTIERE
ARMA TRASPORTI E MATERIALI



- 1 **Editoriale del Presidente Nazionale**
L'importanza delle ricorrenze storiche
- 2 **ANALYSIS**
Taiwan - Il luogo più pericoloso della terra
- 4 **Comunicare la guerra**
- 7 **Dossier Tunisia - Il ricatto di Saïed al mondo**
- 10 **ACTUALITAS**
E-Fuel: Italia vs Unione europea e Germania
- 13 **I dilemmi del "Ponte sullo Stretto"**
- 15 **MILITARES EXPEDITIONES**
Intervista de "L'Autiere" al Gen.D. Angelo Michele Ristuccia, Comandante della missione NATO KFOR in Kosovo
- 18 **CAEREMONIAE**
Avvicendamento del Comandante Logistico dell'Esercito
- 19 **Croce d'Argento alla Bandiera di Guerra del Rgt.L. "Sassari"**
- 20 **Festa dell'Arma Trasporti e Materiali**
- 23 **Gli Autieri d'Italia alla parata per la festa della Repubblica**
- 24 **DE SUBITIS**
La Protezione Civile ANAI nelle zone dell'alluvione in Emilia Romagna
- 26 **EXERCITATIO ET DISCIPLINA**
Esercitazione Multinazionale in ambito NATO "Connected Logistician 2024"
- 29 **ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΤΕΧΝΗ**
L'etichetta logistica
- 32 **L'Autiere del futuro sarà un robot?**
- 35 **SCIENTIA**
L'Italia va su Giove - La missione JUICE dell'Agenzia Spaziale Europea
- 38 **ATTIVITÀ DELLE SEZIONI ANAI**
Parco Autieri d'Italia a Milano
- 42 **MEMENTO**
Il Sacario Militare di Redipuglia
- 44 **Asiago e l'Altopiano**
- 46 **ARS IN MOTU**
L'Italia dopo la seconda guerra mondiale si rimette in marcia...su due ruote
- 47 **Il mito italiano dell'Alfa Romeo Spider "Duetto"**
- 49 **NOSCE TE IPSUM**
Nella divisa l'uomo in una lacrima l'eroe
- 51 **FABULAE**
"Ruote nel deserto"
- 53 **"Le bambine non esistono"**
- 54 **ANIMA ET MENS SANA IN CORPORE SANO**
Una corretta via alla pratica sportiva
- 55 **La costanza nell'allenamento**
- 56 **I nostri Lutti**

Contributi: Lucia Abbatantuono, Paolo Ballarini, Giorgio Battisti, Massimo Bubbio, Sergio Buono, Antonio Conio, Elena Cornacchione, Angelo D'Amore, Gaetano Gargiulo, Onofrio Garzone, Rodolfo Larocca, Francesco Lo Iacono, Antonio Masullo, Marco Miserendino, Giuseppe Morabito, Marco Paccój, Paolo Panaro, Lucia Pavone, Antonio Romano, Silvio Rusmini, Silvio Sebbio, Giuseppe Sindoni, Fabio Tomei

PERIODICO TRIMESTRALE
dell'Associazione Nazionale
Autieri d'Italia
Anno LXVIII dalla fondazione
Anno 2023 n° 2 (II Trimestre)

Direttore editoriale

Gerardo RESTAINO

Direttore responsabile

Franco FRATINI

Redazione

Daniela PIGLIAPOCO

Collaboratori

Paolo BALLARINI, Arnaldo BRAVI,
Fabio D'AVERSA, Marco PACCOJ,
Antonio ROMANO, Pietro VALLARIO

La collaborazione con la rivista "L'AUTIERE" è aperta a tutti ed è fortemente auspicata dalla Presidenza Nazionale e dalla redazione. Gli scritti, esenti da vincoli editoriali, debbono trattare temi pertinenti, anche di carattere tecnico e scientifico. Gli articoli investono la diretta responsabilità degli autori, dei quali rispecchiano le idee personali. Gli elaborati non pubblicati non verranno restituiti. Per proporre articoli, si prega di inviare al seguente indirizzo di posta elettronica

e-mail:

redattore.anai@gmail.com

"L'AUTIERE" viene inviato gratuitamente ai 5.000 Soci, a tutte le Associazioni d'Arma nonché ai Ministeri ed Enti Pubblici previsti dalle disposizioni vigenti.

Presidenza Nazionale ANAI

Piazza Renato Villorosi, 9 - 00143 Roma
Tel.-Fax: 06/45.42.43.84

e-mail: segreteria@autieri.it

presidenzaanai@gmail.com

Quote sociali 2023

Soci ordinari Euro 25

Soci sostenitori da Euro 50

C.C.P. 400-25-009

intestato ad A.N.A.I. -

Presidenza Nazionale - Roma

Aut. Trib. n. 13266 del 16/3/1970

Sped. in abb. post. D. L. 353/2003

(conv. in legge 27/02/04 n.46)

art. 1 comma 2 - DCB - Roma

Iscritto al Registro
degli Operatori di Comunicazione
(R.O.C.) al n. 1566

Finito di stampare nel mese di giugno
presso la Litografia Bruni S.r.l.
Via Tito Speri, 2 - Pomezia (RM)

Associazione Nazionale Autieri d'Italia

Cod. Fiscale n. 02304970581

Presidente Nazionale:

Ten.Gen. Gerardo RESTAINO

Vice Presidente Nazionale:

Brig.Gen. Silvio SEBBIO

Col. Andrea PRANDI

Ten. Vincenzo COTRONEO

Segretario Generale:

Col. Andrea VARESI

Tesoriere Nazionale:

Col. Augusto SAVO



L'IMPORTANZA DELLE RICORRENZE STORICHE



Il Presidente Nazionale dell'ANAI
Ten.Gen. Gerardo Restaino

Questo perché, svolgendo una professione al servizio della collettività, si sviluppa spesso un'accentuata percezione della propria comunità e una non comune sensibilità per la commemorazione di eventi di particolare valenza storica per il Paese.

Il ciclo delle ricorrenze è iniziato il 17 marzo, anniversario dell'Unità d'Italia, sancita dal Parlamento del Regno d'Italia nel 1861. A seguire il 25 aprile, anniversario della liberazione d'Italia; la data ricorda il 25 aprile 1945, quando iniziò la ritirata da Milano e Torino da parte dei militari della Germania nazista e di quelli della Repubblica di Salò, ed ebbe luogo la contestuale rivolta delle popolazioni locali e l'ingresso dei partigiani nelle due città. Ancora, il 4 maggio abbiamo celebrato la festa del nostro glorioso Esercito che, benché non dimostri affatto i suoi anni, ne ha compiuti ben 162. Infatti, nel lontano 4 maggio 1861, l'allora Ministro della Guerra Manfredo Fanti, con nota n. 76, decretava la fine dell'Armata Sarda e la nascita del Regio Esercito. Quindi è arrivato il nostro 22 maggio (che quest'anno abbiamo celebrato venerdì 19 maggio), data che fa battere i cuori, soprattutto a noi appartenenti all'Arma Trasporti e Materiali.

In tale data ogni Autiere, fiero delle mostrine nerazzurre, celebra annualmente la propria festa, in occasione della ricorrenza della fine del primo grande trasporto strategico di truppe (19-22 maggio 1916) durante la Battaglia degli Altipiani, che consentì di vanificare la manovra di aggiramento del fronte da parte delle truppe austro-ungariche durante la Grande Guerra.

Poi, il 26 maggio, ha avuto luogo una toccante cerimonia a Milano, per celebrare l'intitolazione del "Parco Autieri d'Italia". In estrema sintesi, con tale cerimonia è stata ufficializzata, da parte del Comune di Milano, la dedica agli Autieri dell'area verde situata tra via Marco D'Agrate, via Cassano d'Adda e via Ortles. Un luogo simbolico dedicato alla nostra memoria storica, nel 120° anniversario della costituzione del "1° Nucleo Automobilistico".

Per completare degnamente il ciclo delle commemorazioni, abbiamo cele-

brato la Festa nazionale della nostra Repubblica, il 2 giugno, giorno in cui, nel 1946, si svolse il referendum con cui gli italiani, dopo 85 anni di monarchia, con il loro voto, scelsero di cambiare la forma di Stato del Paese: l'Italia divenne una Repubblica.

Tali importanti commemorazioni sono state per me spunto di riflessione, al punto di pormi alcune domande. A cosa serve celebrare tali ricorrenze? È ancora importante ricordare eventi storici così lontani da noi, o è semplicemente una mera abitudine consolidata, che rientra più semplicemente nella routine delle liturgie da compiere?

Innanzitutto, la memoria di tali importanti eventi ci fornisce l'opportunità di ricordare la nostra ultrasecolare storia e di tenere vive le nostre gloriose tradizioni. Inoltre, io credo che non solo sia importante, bensì fondamentale celebrare ogni anno le nostre ricorrenze, per riscoprire e far conoscere alle nuove generazioni le nostre radici, le fondamenta su cui poggiano saldamente i nostri principi e i nostri valori.

Celebrare queste ricorrenze significa ravvivarne la memoria, rammentarle alle nuove generazioni, affinché il ricordo diventi uno strumento con il quale plasmare meglio il nostro futuro, all'insegna di una pace duratura e di un costante accrescimento delle condizioni sociali.

In particolare, per noi Autieri il 22 maggio è una data fondamentale per stringerci idealmente attorno ai nostri peculiari "segni distintivi": l'Inno nazionale, la Bandiera di Guerra, il motto, il Santo Patrono, e tutto quello che contraddistingue la grande famiglia degli Autieri. D'altronde, potrebbe esserci un futuro per la nostra Associazione, se cancellassimo il nostro passato?

Ritrovarsi uno accanto all'altro, intorno alla nostra Bandiera di Guerra, almeno una volta all'anno, è anche il miglior antidoto contro l'oblio, l'isolamento e la solitudine. Dalla condivisione di vecchie e nuove esperienze si rafforza il senso della comunità, si genera una straordinaria unione d'intenti, un rinnovato legame tra gli uomini che indossano le mostrine nerazzurre sull'uniforme, oppure che le hanno virtualmente cucite sul petto. Ecco allora che la nostra festa diviene l'occasione di raccontarsi di nuovo, e le vecchie storie si intrecciano con l'attualità e i sogni futuri. Tutto questo fa sentire ciascuno di noi parte integrante di una squadra invulnerabile. E allora ben vengano le nostre ricorrenze nazionali ma soprattutto... che nessuno tocchi il nostro 22 maggio!

Gerardo Restaino



ANALYSIS

rubrica di
geopolitica

TAIWAN

IL LUOGO PIÙ PERICOLOSO DELLA TERRA

di Gen.C.A. Giorgio Battisti

Il Direttore della CIA, William Burns, ha affermato in una intervista alla CBS del 26 febbraio 2023 [...] *credo che dobbiamo prendere molto sul serio le ambizioni di Xi per quanto riguarda il controllo finale di Taiwan. Tuttavia, a nostro avviso, questo non significa che un conflitto militare sia inevitabile. Sappiamo, come è stato reso pubblico, che il Presidente Xi ha dato istruzioni al PLA (People's Liberation Army), la leadership militare cinese, di essere pronto entro il 2027 a invadere Taiwan, ma questo non significa che abbia deciso di invadere nel 2027 o in qualsiasi altro anno. Credo che il nostro giudizio sia che il Presidente Xi e la sua leadership militare dubitino oggi della possibilità di realizzare tale invasione. Credo che l'esperienza di Putin in Ucraina abbia probabilmente rafforzato alcuni di questi dubbi. Quindi, tutto ciò che vorrei dire è che penso che i rischi di un potenziale uso della forza probabilmente aumentano quanto più si va avanti in questo decennio e oltre, anche nel decennio successivo [...].*

La tensione ha avuto una decisa impennata nell'agosto 2022 per la visita a Taipei di Nancy Pelosi, Speaker pro-tempore della Camera dei Rappresentanti e una delle figure più in vista tra i membri della formazione del Presidente Joe Biden, seguita poco dopo da altre due delegazioni politiche statunitensi e recentemente dal Sottosegretario alla Difesa USA Michel Chose.

In un lungo discorso al 20° Congresso Nazionale del Partito Comunista Cinese (PCC), tenutosi dal 16 al 22 ottobre 2022, Xi Jinping ha parlato con



fermezza della determinazione della Repubblica Popolare di Cina di riunificare l'isola autogovernata, che Pechino considera parte del proprio territorio, nonostante Taiwan non sia mai stata sotto il regime comunista.

«Continueremo a lottare per la riunificazione pacifica con la massima sincerità e il massimo sforzo», ha affermato Xi, aggiungendo tuttavia che «non prometteremo mai di rinunciare all'uso della forza e ci riserviamo la possibilità di prendere tutte le misure necessarie contro "l'interferenza di forze esterne" sulla questione Taiwan».

L'invasione potrebbe iniziare con l'occupazione delle isole periferiche Kinmen e Matsu (per testare la reazione internazionale), un concomitante blocco navale per interdire le linee di comunicazione marittime e un blocco aereo per stabilire (e far rispettare) una *no-fly zone*

su Taiwan e costringere la leadership di Taipei ad accettare un dialogo per una soluzione politica.

L'isola, per la carenza di risorse naturali, dipende fortemente dalle importazioni (petrolio, componenti di prodotti elettronici, prodotti minerali, macchinari, prodotti chimici e alimentari, medicinali, ecc.). Qualora questa prima fase non dovesse fornire i risultati auspicati, Pechino sarebbe costretta a procedere con un intervento militare che comporterebbe di dover fronteggiare rilevanti sfide, tra cui le reazioni della Comunità Internazionale (modello sanzioni contro la Russia).

Il successo di una operazione di tale natura dipenderà dalle capacità del PLA non solo di contrastare il potenziale intervento americano (e forse di altri Paesi) ma anche di prendere il controllo di Taiwan rapidamente per conseguire il



“fatto compiuto”, che sarebbe difficile da revocare (modello occupazione russa della Crimea).

Tenuto conto, peraltro, che Taipei non dà per scontato che gli Stati Uniti siano disposti a sacrificare vite americane per difendere l'isola da un'aggressione cinese, le Forze Armate taiwanesi sono organizzate per contrastare autonomamente tutte le possibili azioni del PLA.

La strategia delle Forze Armate della ROC (*Republic of China-Taiwan*) è la *Resolute Defense and Multi-domain Deterrence* (Difesa Risoluta e Deterrenza Multidominio) che mira a sviluppare capacità congiunte e a fare uso di misure di dissuasione a lungo raggio per creare le condizioni atte a portare alla rinuncia dell'obiettivo cinese di occupazione dell'isola. Tale strategia si concentra sulla solidità delle difese e sulla capacità di reazione per sfruttare le difficoltà dell'avversario nella critica fase di assemblaggio/imbarco della forza, attraversata dello stretto e di sbarco per fare in modo che l'offensiva risulti costosa e potenzialmente insostenibile (*ROC National Defense 2021*).

Un altro obiettivo è quello di dare agli Stati Uniti e ad altri potenziali alleati regionali (Giappone e Sud Corea?) il tempo di dispiegare forze nel teatro dell'Indo-Pacifico per un intervento diretto o indiretto per alleviare la pressione su Taiwan, imponendo un blocco lungo i numerosi punti di strozzatura (*choke point*) che circondano la Cina.

I principi guida della guerra asimmetrica di Taiwan, enunciati nel citato *Quadriennial Defense Review 2021*, prevedono di “resistere al nemico sulla costa opposta, attaccarlo in mare, distruggerlo sul litorale e annientarlo sulla testa di ponte”, mediante interdizioni multiple e azioni di fuoco in profondità per degradarne le capacità operative, impedirgli di sbarcare e respingerlo una volta a terra.

Sulla base anche dell'esperienze del conflitto ucraino, Taipei sta articolando il proprio strumento militare in capacità classiche (navi, aerei, artiglierie e carri armati) e in capacità asimmetriche (missili da crociera a medio/lungo raggio, missili antinave, razzi a guida GPS,

sistemi c/aerei mobili, armi c/c spalleggiabili, mine navali, droni e cyber) per condurre e sostenere una campagna di logoramento prolungata in aria, in mare e a terra.

Il litorale è l'area e la fase del conflitto dove le Forze Armate taiwanesi hanno il potenziale per essere più letali; le invasioni anfibe – come la storia insegna – sono notoriamente complesse e difficili da coordinare.

Oltre alle capacità di difesa aerea e costiera, decenni di lavori di rafforzamento per la costruzione di posizioni di combattimento e di realizzazione di ostacoli attivi e passivi renderebbero onerosi un assalto anfibio e/o gli avio-lanci/elisbarchi (tutte le zone “sensibili” sono state mappate e approntate per la difesa). Qualora non fosse fermata la progressione avversaria, è prevista la condotta di una logorante guerriglia urbana resa possibile dalla forte densità abitativa e dalle difficoltà di attraversamento del territorio (estese risaie, montagne e percorsi obbligati) con un intenso impiego di armi anticarro e antiaeree portatili (utilizzate brillantemente dall'esercito ucraino), che non richiedono un particolare addestramento, e assicurano un sensibile vantaggio a chi difende un territorio conosciuto.

Sin dall'istituzione della *Taiwan Relations Act* nel 1979¹ (disposizioni in merito ai rapporti culturali, commerciali, diplomatici, strategici, militari e difensivi con Taipei), gli Stati Uniti sono stati deliberatamente vaghi sul loro impegno nei confronti di Taiwan (Washington ha mantenuto a lungo una politica di “ambiguità strategica” che non chiarisce se lo farà o meno).

Negli ultimi anni, tuttavia, la collaborazione tra Taiwan e gli Stati Uniti appare sempre più solida come lo dimostrano i dialoghi politici di alto livello, scambi di intelligence, ricerche e studi operativi, addestramento del personale, sviluppo degli armamenti e cooperazione nell'industria della difesa.

Nessuno sa, comunque, cosa potrebbe decidere un futuro Presidente degli Stati Uniti in caso di aggressione. Ma la guerra in Ucraina ha convinto i



Giorgio Battisti

Il Generale di Corpo d'Armata (in riserva) Giorgio Battisti è un Ufficiale di Artiglieria da Montagna mantovano; ha espletato incarichi di comando nelle Brigate Alpine Taurinense, Tridentina e Julia e ha ricoperto diversi incarichi allo Stato Maggiore dell'Esercito. Ha comandato la Brigata Alpina Taurinense, il Corpo d'Armata Italiano di Reazione Rapida della NATO (NRDC-ITA), l'Ispettorato delle Infrastrutture e il Comando per la Formazione, Specializzazione e Dottrina dell'Esercito. Ha partecipato alle operazioni in Somalia (1993), in Bosnia (1997) e in Afghanistan per quattro turni (2001/2002, 2003, 2007 e 2013/14). Ha terminato il servizio attivo nell'ottobre 2016. È Vice Presidente dell'Istituto Internazionale di Diritto Umanitario di Sanremo e Presidente della Commissione Militare del Comitato Atlantico Italiano. Dal 2016 insegna in diversi istituti universitari italiani ed esteri.

vertici politici e militari taiwanesi che, per ottenere il sostegno internazionale, devono mostrare la capacità e la volontà di fronteggiare da soli l'assalto comunista, almeno inizialmente.

Anche se non vi sono segnali di una mobilitazione imminente delle Forze Armate di Pechino, e lo stesso Xi Jinping nel suo discorso all'ultimo Congresso del Partito Comunista non ha menzionato alcuna tempistica per la “riunificazione” al Paese dell'isola, i vertici politici e militari taiwanesi ritengono inevitabile un conflitto con la Repubblica Popolare Cinese nei prossimi anni e sono convinti che l'invasione non sia una questione di se, ma di quando.

1. Il 25 ottobre 1971 l'Assemblea Generale dell'ONU ha approvato la Risoluzione 2758 che riconosceva la Repubblica Popolare Cinese (RPC) come unico legittimo rappresentante della Cina. La *Republic of China-Taiwan* (ROC) si ritirava dalle Nazioni Unite.

ANALYSIS

rubrica di
geopolitica

COMUNICARE LA GUERRA

Ci sono due destinatari ai quali comunicare la guerra: ai posteri tramite gli storici, ai contemporanei tramite i politici e i giornalisti

di Gen.B. Sergio Buono

È di questa seconda modalità – comunicare la guerra tramite i politici e i giornalisti – che ci occupiamo in questo articolo ed è una forma particolarmente delicata perché le masse sono restie, se non contrarie, all'uso della guerra che in qualche misura può coinvolgerle.

E allora, come comunicare la guerra, come renderla “digeribile” alle masse, affinché queste non facciano mancare il proprio consenso ai politici che, a torto o a ragione, vogliono la guerra? Il conflitto in Ucraina, tuttora in corso, ci fornisce una serie di spunti di riflessione, oltre che di conferme delle vecchie tecniche per costruire il consenso, sempre attuali ed efficaci. Nel recente passato, durante la guerra fredda, la deterrenza dell'arma nucleare ha scongiurato il ricorso alla guerra tra le due superpotenze.

Con la fine del sistema bipolare e con l'allontanamento dello spettro della guerra nucleare, abbiamo assistito al ritorno della “guerra calda” anche in Europa (Balcani, negli anni '90), con il conseguente problema di renderla in qualche modo metabolizzabile alle masse. Con l'avvento delle “democrazie” il problema è più consistente in quanto i politici hanno dovuto cominciare a confrontarsi con l'opinione pubblica e con la necessità di accattivarsene il consenso, un problema meno sentito dai regimi autocratici.



Cartolina di propaganda italiana del 1914: “Inutili offerte”



A sin.: “Vietnam, aspettando la pace”, servizio realizzato da Piero Angela nel 1968; sotto: Robert Mcmanara, Segretario della Difesa USA, durante la guerra in Vietnam



Per quello che qui ci interessa, possiamo considerare la guerra sotto tre aspetti: come azione, come comunicazione e come percezione.

Da quando c'è la politica, comunicazione e propaganda ci sono sempre state; ma nell'età contemporanea, con la necessità, da parte dei politici di “giustificare” la guerra dinanzi all'opinione pubblica, il secondo e terzo aspetto hanno via via assunto dimensioni quasi ipertrofiche, al punto che si parla di una “guerra parallela” delle informazioni, affiancata a quella militare, propriamente detta. Per costruire il consenso si è quindi creato uno stretto rapporto di mutua collaborazione tra politici, militari e mass media, con conseguente incremento degli investimenti nel settore della gestione dei flussi d'informazione.

Vediamo allora di tracciare, sia pure sommariamente, le linee evolutive di questo percorso. Vedremo così che da un lato esistono degli elementi costanti nella storia della comunicazione della guerra, dall'altro questa ha dovuto spesso ridefinire i suoi parametri, in relazione al contesto politico e al progresso tecnologico.

Con la I Guerra Mondiale assistiamo per la prima volta all'applicazione sistematica, scientifica della propaganda e della comunicazione di guerra; molti giornalisti e sociologi sono reclutati per mobilitare le masse a favore dell'intervento. Bisogna dire che in questa fase c'è ancora una certa distinzione tra comunicazione-propaganda e comunicazione-informazione, i cui contorni andranno sempre più sfumandosi con il passare del tempo.

Questo modello entra in crisi con la guerra del Vietnam, punto di non ritorno per l'*information warfare*. Per la prima volta, infatti, la guerra entra quotidianamente nelle case degli americani. In quest'occasione però, il ruolo dei media e della televisione in particolare ha giocato a sfavore della classe politica americana: la visione di villaggi incendiati, di bambine bruciate dal napalm, di esecuzioni sommarie – in concomitanza con un clima politico-culturale particolare, come quello degli anni '60 – ha provocato un atteggiamento di rifiuto della guerra e di ostilità nei confronti di chi si ostinava a volerla, incidendo in maniera determi-



Karbala (Iraq) - combat camera durante la seconda Guerra del Golfo (2009)

nante sul ritiro e sulla sconfitta – politica, prima ancora che militare – americana. Di conseguenza, i vertici politici e militari optano per un regresso del ruolo della comunicazione di guerra, operando un serrato controllo delle informazioni – quasi un ritorno alla censura “vecchio stampo” – che si risolverà in una “invisibilità” della guerra.

Un primo esempio di questo cambiamento si ha con la guerra delle Falkland e l'intervento a Grenada, che non hanno lasciato traccia nella memoria collettiva (pochissimi giornalisti accreditati, ostruzionismo nei loro confronti, invisibilità dei reduci mutilati).

Una condotta del genere poteva funzionare con conflitti di dimensioni contenute, ma certo non con quelli di più vaste proporzioni. La I Guerra del Golfo (*Desert Storm*) rappresenta un'altra pietra miliare nell'evoluzione della comunicazione di guerra. Da un lato, infatti, si privilegia l'aspetto tecnologico della guerra (consolle degli aerei, puntamento dei missili ecc.) e i suoi aspetti più spettacolari (la “notte di Bagdad”), al punto da far apparire la guerra come un “videogioco”; i traccianti della contraerea e il rumore delle esplosioni andranno a determinare quella che è stata definita una “saturazione dei sensi”, come in una realtà virtuale.

Dall'altro lato, i militari effettuano un controllo meticoloso e sistematico sulle informazioni, accompagnando addirittura i giornalisti nelle zone di operazioni e selezionando le informazioni e le immagini

che potranno essere trasmesse. Il risultato di tutto questo sarà una guerra “asettica”, in cui è magnificata la spettacolare potenza delle armi, senza però farne vedere le vittime; in una parola, un “videogioco”. È in questo momento che la comunicazione ovvero il flusso informativo assume il ruolo di una vera e propria arma strategica “*information warfare*”.

Anche questa strategia comunicativa presenta delle pecche, o per lo meno è soggetta a consistenti perfezionamenti. Questa dimensione asettica non permette quella partecipazione emotiva, quella familiarizzazione e identificazione con l'evento trattato, tanto care alla subcultura imperante nei media dei *reality show*.

In quest'ottica, non bisogna abbassare la “soglia dell'informazione”, riducendola solo alla sua dimensione spettacolare, ma bisogna anzi innalzarla; in sostanza, si deve capovolgere il rapporto domanda-offerta, amplificando quest'ultima.

La guerra in Afghanistan nel 2001 e la II Guerra del Golfo, *Iraqi Freedom del 2003*, sono emblematiche di questo stadio evolutivo della comunicazione di guerra.

Soprattutto in Iraq, i politici americani e britannici, in assenza dell'avallo dell'ONU, hanno dovuto predisporre una precisa strategia comunicativa volta a conquistare il consenso dei cittadini nei confronti dell'intervento. Se in *Desert Storm* la guerra effettiva, guerreggiata, era di fatto invisibile, a 12 anni di distanza



Sergio Buono

Il Gen.B. (ris.) Sergio Buono è nato il 28/8/1945 a Sulmona (AQ). Ha frequentato il 22° (147°) corso dell'Accademia Militare di Modena. Nel corso della sua carriera ha ricoperto vari incarichi di comando e dirigenziali in molteplici settori operativi. Ha conseguito la laurea in Scienze Strategiche presso l'Università di Torino. Da marzo 2013 ricopre la carica di Presidente Nazionale dell'Associazione Nazionale Aviazione dell'Esercito.

si è intuito che le immagini “interne” al conflitto (opportunamente filtrate e selezionate) possono diventare addirittura il punto di forza della comunicazione, dell'informazione, che a questo punto diventa un tutt'uno con la propaganda.

Il cambiamento di approccio è sostanziale: dalla guerra vista dall'esterno a quella vista, “vissuta” dall'interno.

Sono due gli strumenti principali di questa comunicazione-propaganda: i giornalisti *embedded* (lett. “incastrati”), inquadrati nelle truppe e a contatto con i vertici militari, di cui alla fine si riducono a essere dei portavoce e i reporter di guerra (*combat camera*), ovvero militari addestrati a documentare, filmare le operazioni al fronte, escludendo così la (scomoda) presenza degli inviati di guerra e garantendo un controllo diretto dei militari sul flusso di informazioni.

Muovendosi all'interno del teatro di guerra, i giornalisti *embedded* e i *combat camera* forniscono al pubblico un punto di vista “interno” alla guerra: le emozioni, le paure dei marines – opportunamente selezionate perché lo spettacolo non diventi controproducente – portano il pubblico a partecipare emotivamente alla vicenda, a identificarsi con i suoi protagonisti e, in definitiva, a sostenere con tutto se stesso l'intervento militare, la

guerra. Tutti gli eventi tipici (liberazione di soldati prigionieri, cattura di Saddam e via dicendo) vengono attentamente studiati e pianificati in anticipo per costruire il consenso dei telespettatori. In quest'ottica, la propaganda non mira soltanto a distorcere le notizie, ma punta anche a manipolare l'opinione pubblica sotto il profilo emotivo, passionale.

Dalla guerra virtuale, “guerra-videogioco” di *Desert Storm*, alla “guerra-reality show”.

Oltre ai giornalisti *embedded* e ai *combat camera* vi è però un altro protagonista della manipolazione mediatica, più oscuro, sconosciuto, che si muove nell'ombra; si tratta delle agenzie di pubbliche relazioni e marketing politico.

L'intervento di queste agenzie sta diventando sempre più invasivo e determinante nella diffusione di notizie dai teatri di guerra. Quest'ultimo elemento fa emergere un aspetto importante.

Se è vero che nell'*information warfare* i media svolgono il ruolo di influenzare, manipolare l'opinione pubblica, è altrettanto vero che i media, a loro volta, sono influenzati e manipolati da tutti quei soggetti che si presentano come prime fonti di notizie; i politici da sempre fanno ricorso al linguaggio e quindi alla comunicazione, per promuovere se stessi, per delegittimare l'avversario e in definitiva per definire la propria identità e le differenze rispetto agli avversari, utilizzando e manipolando le parole in maniera sempre molto accorta.

Consideriamo ora le tecniche che vengono utilizzate nella comunicazione di guerra per costruire il consenso intorno ad essa. Iniziamo dapprima con i parametri più astratti, concettuali, per poi passare alle tecniche pratiche.

Il termine *frame cognitivo* indica la “cornice di senso”, la griglia interpretativa in cui noi inseriamo un oggetto, che contribuisce in maniera determinante a dare un significato a questo oggetto; uno stesso termine, all'interno di frame diversi, assume significati e valori diversi. Compito della comunicazione di guerra è costruire dei frame socialmente condivisi, all'interno dei quali l'elemento “guerra” non abbia più quella connotazione negativa che solitamente le viene attribuita, ma venga accettata e, all'occorrenza, addirittura invocata dall'opinione pubblica.

Il *frame cognitivo* ideato dal movimento del ‘neoconservatorismo’ di ori-

Compito della comunicazione di guerra è costruire dei frame socialmente condivisi, all'interno dei quali l'elemento “guerra” non abbia più quella connotazione negativa che solitamente le viene attribuita.

gine statunitense è consistito nella connessione del concetto di guerra con il concetto di libertà, in cui la prima diventa strumento irrinunciabile di diffusione e affermazione della seconda; guerra diventa quasi un sinonimo di “libertà” – vedi i nomi dati alle operazioni militari: *Enduring Freedom*, *Iraqi Freedom*, ecc., con un bombardamento verbale, mediatico che ha per protagonista il termine “freedom”. La libertà è un concetto astratto e questo introduce un altro parametro comunicativo della guerra: l'utilizzo, appunto, di concetti astratti.

Dopo aver costruito le strutture portanti della strategia di comunicazione, con i frame e le astrazioni e aver predisposto l'opinione pubblica in senso favorevole alla guerra, bisogna a questo punto costruire le “motivazioni” concrete che giustificano l'intervento militare. Questo processo si sviluppa mediante l'adozione di due espedienti: la teoria del complotto e il *casus belli*.

La teoria del complotto serve per determinare nell'opinione pubblica quello stato d'animo tipico di chi si sente vittima di un imminente attacco, portato da forze oscure che manovrano nell'ombra (cosa che contribuisce ad accrescere l'ansia, l'angoscia) e rende pertanto le masse particolarmente ricettive nei confronti di qualunque contromisura volta a scongiurare il pericolo imminente.

Nei due conflitti che hanno visto impegnato l'Occidente “al di fuori dei suoi confini” (Afghanistan e Iraq), il complotto contro il mondo occidentale sarebbe ordito dagli stati canaglia o l'asse del male, in combutta con il terrorismo internazionale.

Una volta che l'opinione pubblica è pronta, condizionata favorevolmente verso la guerra, manca solo il pretesto per scatenarla. Questo è il *casus belli*. Anche qui la storia contemporanea ci offre una quantità di esempi: l'uccisione dell'arciduca Francesco Ferdinando, erede al trono degli Asburgo per la I Guerra Mon-

diale; il mancato riconoscimento, da parte della Polonia, delle richieste della Germania per la II Guerra Mondiale, la violazione del diritto internazionale per la I Guerra del Golfo, ecc.

Per quanto riguarda i due conflitti in esame, il *casus belli* per la guerra in Afghanistan è stato l'attacco terroristico dell'11 settembre alle torri gemelle, per l'Iraq la collusione con al-Qaeda e la detenzione di armi di distruzione di massa e per l'Ucraina la difesa delle minoranze russofone al di fuori dei confini russi.

A questo punto, per tornare alla guerra e tirare le somme rispetto alla sua dimensione mediatica, emergono due valenze che meritano di essere sottolineate.

La valenza “commerciale”, il “marketing” della guerra.

La guerra, per suscitare il coinvolgimento e il consenso delle masse, è un prodotto che deve essere venduto associato a un simbolo, a un marchio, che la renda riconoscibile dal pubblico. Il marchio stabilisce un rapporto emotivo tra prodotto e cliente; in questo caso il prodotto è la guerra e nel momento in cui si stabilisce questo legame emotivo con le masse, queste si dimostreranno clienti “fedeli” del commerciante – la politica, i governi; su questo fronte, bisogna riconoscere che la Russia ha vinto la battaglia, associando la sua invasione con il simbolo “Z”, la lettera inizialmente dipinta solo sui mezzi corazzati che penetravano in Ucraina da Est, ma che poi è diventata l'emblema di tutti i russi schierati a favore dell'invasione, ma anche – e questa è la cosa più importante! – di quelli che vedono nell'invasione il riscatto dell'orgoglio russo di fronte al dilagare del modello di vita occidentale. Il fatto che, in Occidente, con esplicito decreto, sia stata proibita l'esposizione, a qualunque titolo, della lettera “Z” non ha fatto altro che rafforzare la sua valenza simbolica.

La valenza “strategica” della comunicazione.

I vertici militari hanno capito che il metodo più efficace per garantirsi il controllo del flusso informativo non è l'ostruzionismo o addirittura la censura nei confronti dei giornalisti, ma il controllo delle informazioni tramite tecniche standardizzate e condivise a livello internazionale, in grado di veicolare un flusso di informazioni consono, in linea con le necessità strategiche.



ANALYSIS

rubrica di
geopolitica

DOSSIER TUNISIA

IL RICATTO DI SAÏED AL MONDO

di Lucia Abbatantuono

Tutte le statistiche rivelano che oggi la Tunisia è il paese col più alto numero di migranti destinati a raggiungere il nostro paese. Questo, dicono, accade perché Tunisi si trova ad affrontare una complessa crisi interna, nata da un intenso malessere economico e sociale che non pare molto diverso da quello che già nel 2010 spinse il venditore ambulante Mohammed Bouzizi a darsi fuoco in piazza, aprendo la celebre stagione delle “primavere arabe”. Ma è davvero così?

In questi tredici anni qualcosa deve pur essere cambiato da allora, se è vero che oggi l’Europa si sta strenuamente impegnando a evitare il crack tunisino, pur senza dimenticare che il suo presidente Kaïd Saïed sembra mettercela tutta ad allontanare il suo Paese dalla democrazia. Basti pensare al radicamento di una vera e propria retorica contro i migranti subsahariani che sta prendendo piede in Tunisia, dopo il recente discorso di Saïed che ha alluso addirittura all’esistenza di un complotto internazionale per far regredire la Tunisia ad un Paese “solamente africano”, cercando di demolirne l’identità etnica e culturale. Eppure il resto del mondo si sta dando molto da fare, contrariamente a quanto sostiene Saïed, per evitare la bancarotta tunisina, aprendo continui contatti con le maggiori istituzioni finanziarie del

pianeta e pressando affinché nuovi prestiti siano concessi al Paese. Che la situazione economica tunisina sia sicuramente preoccupante, tuttavia, non è un’evidenza che salta agli occhi solo oggi: a conti fatti sono oltre dieci anni, e cioè fin dai giorni della Rivoluzione dei Gelsomini, che l’economia del Paese non fa registrare alcun miglioramento. Allora le cruente manifestazioni nelle piazze di Tunisi non furono solo politiche ma anche economiche, eppure se le richieste politiche sono state, parzialmente, esaudite con l’avvio di un certo processo sistematico di democratizzazione, che da circa due anni sembra comunque subire una progressiva involuzione, dal punto di vista economico i problemi strutturali della Tunisia sono rimasti tutti in piedi e, anzi, si sono aggravati: gli investimenti, sia interni che esteri, restano lievi; il settore privato è debole; il settore pubblico è ipertrofico e si è rivelato dannoso decidere di utilizzarlo per lenire il dramma della disoccupazione, poiché l’espedito ha solo fatto lievitare le già gravose spese statali e ha gonfiato ancora il debito pubblico.

Circa la bilancia commerciale tunisina, le cose non sembrano più rosee: ingenti, troppo, sono i flussi di importazione di beni primari, e quando a causa dell’invasione russa in Ucraina i prezzi di grano e



Lucia Abbatantuono è di Bari, classe 1978, e vive a Torino. Laurea magistrale *cum laude* in Scienze politiche (studi economico-internazionali), titolata Istituto Superiore di Stato Maggiore Interforze (V corso), già stagista UNESCO e WEP, docente di diritto ed economia in atenei privati, specialista di *due diligence* societaria, attuale funzionario di ente pubblico, freelance per le riviste “Avanti!”, “La Giustizia” e “Il Chaos”, cultrice di geopolitica e letteratura classica, scrittrice, poetessa e pianista.

cereali sono schizzati alle stelle, anche questa voce della spesa è cresciuta a dismisura. E prima del conflitto ucraino c’era stata la pandemia di Covid, che aveva già provveduto ad abbattere le



Manifestazioni di protesta e scioperi in Tunisia; Kais Saïed, Presidente della Tunisia

entrate del settore meno penalizzato del bilancio tunisino, quello del turismo, che però rende floride le zone costiere del paese ma non certo quelle interne, simbolo evidente di grosse disuguaglianze non solo economiche ma anche sociali nella popolazione. Tutto ciò ha fatto sì che l'inflazione salisse al massimo livello registrato negli ultimi 30 anni, cioè al 10%; la disoccupazione è arrivata a sfiorare il drammatico tetto del 15%, con punte, tragiche, del 37% nel sotto-settore della disoccupazione giovanile. E il debito pubblico? Oggi è al 90% del PIL. Dati tipici di un imminente tracollo economico, che giustificano tutti i timori sull'insolvenza tunisina tanto sul suo debito quanto sul suo sempre più probabile collasso finanziario.

Per queste ragioni senza aiuti internazionali sarà molto difficile che la Tunisia riuscirà a superare questa crisi senza precedenti, partendo dall'impossibilità materiale di non poter neanche contare sui fondi minimi utili a far funzionare la macchina amministrativa statale. Da qui la necessità di negoziare rapidamente un nuovo prestito con il Fondo monetario internazionale (FMI), cosa che è stata avviata a dicembre scorso e attualmente è all'impasse: dopo mesi di colloqui tra i suoi funzionari e il governo tunisino, infatti, il FMI ha deciso di congelare il prestito da 1,9 miliardi di dollari che aveva promesso al presidente Saïed in cambio dell'adozione immediata di politiche di austerità. Il Fondo monetario internazionale ha già chiesto a Tunisi non solo di risanare le imprese pubbliche, esattamente come hanno fatto in prima istanza Francia e Italia, principali partner commerciali tunisini, ma anche di migliorare il controllo dei salari del settore pubblico, rendere più efficiente la riscossione delle tasse e dei tributi e soprattutto provvedere a ridimensionare il sistema alquanto bizzarro dei sussidi, intervenendo a regolamentare soprattutto quelli ora vigenti su benzina e grano, che andrebbero



più oculatamente sostituiti con forme di aiuti alle famiglie, da eliminare progressivamente nel tempo. Ma proprio quest'ultimo aspetto preoccupa il governo tunisino, perché eliminare gli attuali sussidi significa suscitare nuove proteste popolari e quindi arrecare ulteriore instabilità allo Stato.

Nonostante i rischi correlati alle manovre necessarie, senza i fondi promessi dal FMI la Tunisia andrà incontro a maggiori penurie di cibo perché le mancano le risorse per pagare le forniture. Non solo: senza attuare i piani di risanamento generale suggeriti dal FMI, si produrrà un'ulteriore svalutazione del dinaro tunisino, e da qui si scivolerebbe verso un sicuro ulteriore aumento dell'inflazione. E se i prestiti del Fondo Monetario non saranno erogati, resteranno bloccati tutti gli altri investimenti internazionali.

Anche Paolo Gentiloni, Commissario europeo agli Affari Economici, nel suo recente viaggio diplomatico a Tunisi ha promesso nuovi aiuti alla Tunisia ma solo se verranno soddisfatte due condizioni essenziali: attuazione delle riforme economiche e impegno nella salvaguardia della democrazia, dello stato di diritto e dei diritti umani, tutti fondamenti sociali che sono stati messi a repentaglio dall'involuzione politica del Paese registrata nell'ultimo biennio.

Lo scorso 7 marzo perfino la Banca Mondiale ha sospeso alcune sue linee di assistenza verso la Tunisia, in particolare il programma denominato *Country Partnership Framework*, proprio dopo aver constatato l'indebolimento degli standard

democratici nel paese, segnatamente rispetto alle violente dichiarazioni del presidente Saïed sui migranti. L'attuale piano di risanamento del bilancio tunisino per il 2023 prevede quindi di ridurre il deficit fiscale al 5,2%, partendo da una previsione iniziale del 7,7%, e suppone di farlo aumentando le tasse per diverse categorie professionali tra cui avvocati, ingegneri e contabili, innalzandone la percentuale di prelievo dal 13% al 19% e diminuendo la spesa salariale nel settore pubblico di un intero punto percentuale. Inoltre, sempre entro la fine del 2023 il governo conta di ridurre la spesa per i sussidi del 26,4%, soprattutto per i sostegni energetici e alimentari, e conta di farlo andando perfino ad aumentare i prezzi dell'acqua potabile.

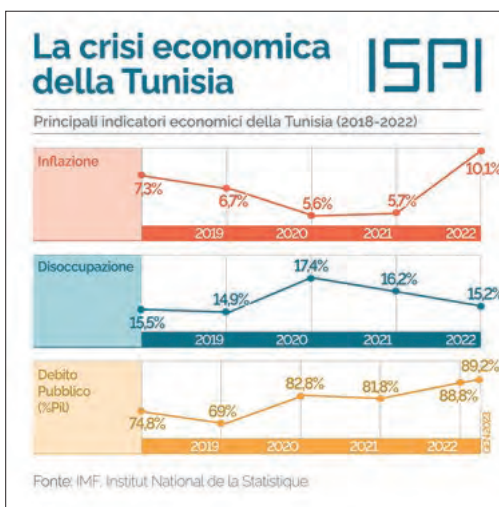
Il più grande sindacato del paese, l'*Union Générale Tunisienne du Travail* (UGTT), ha fin da subito dichiarato guerra a queste politiche di austerità bloccando l'intero paese con scioperi e manifestazioni, e così facendo è già riuscito ad ottenere l'aumento del 5% dei salari dei dipendenti del settore pubblico. Un'incoerenza clamorosa, e una manifestazione di debolezza governativa tout court. Ecco perché il Fondo Monetario ha immediatamente segnalato che non andrà avanti col piano di salvataggio promesso a Tunisi, a meno che il governo non coinvolga il sindacato nonostante l'aperta opposizione con Saïed e con le sue politiche sempre più autoritarie: Saïed, da parte sua, in meno di due anni, dal 25 luglio 2021 - quando congelò letteralmente l'operato del Parlamento - è riuscito non solo a concentrare sempre più potere nelle proprie mani, facendo addirittura adottare una nuova costituzione ma anche a eliminare dalla vita politica i partiti politici e tutte le forze di opposizione presenti nel Paese. Solo poche settimane fa il presidente, ex professore di diritto costituzionale, ha offerto una nuova dimostrazione del suo crescente autoritarismo facendo arrestare decine di oppositori politici, tra i quali alti diplomatici, giudici, giornalisti e funzionari sindacali; inoltre, Saïed ha definito questi detenuti "terroristi" e li ha accusati di voler sovvertire l'ordine dello Stato e di cospirare per manipolare i prezzi del cibo e alimentare la tensione sociale. Si tratta di accuse manipolatorie che mirano a scaricare le colpe del governo sulla pesante crisi socio-economica, ma che pur non costituendo alcuna prova oggettiva di reato, in caso di condanna potrebbero portare a pene detentive molto severe, e in alcuni

casi perfino alla pena di morte. Sul piano di un'attenta analisi geopolitica non si può dimenticare che la nuova costituzione è stata scritta da una cerchia ristretta di persone fedeli a Saïed, contrariamente a quanto era successo con la precedente costituzione approvata all'indomani della Primavera Araba, che era il frutto di una consultazione dei vari attori della società civile e della politica nazionale, ma Saïed è stato eletto democraticamente col voto della popolazione tunisina sfiduciata e stremata dal contesto economico in cui si trovava e si disponeva a dare fiducia a una figura esterna al sistema, figura rappresentata proprio da Saïed che era di fatto un cosiddetto *newcomer*, ovvero una figura nuova nel panorama politico: ma nessuno si sarebbe aspettato quello che poi è successo, e continua ad accadere.

Ad apparire particolarmente disperata è la situazione sociale ed economica dei giovani tunisini, così come permane nella totale arbitrarietà e incertezza riguardo alla condotta delle forze di polizia, la situazione di tutti i cittadini in generale. Senza tralasciare l'imperante e dilagante corruzione che permea di sé ormai tutti i settori dello Stato. Sono, questi, fattori identici a quelli che scatenarono la drammatica reazione di Bouzizi, quando si dette fuoco in piazza nel 2010: non è peregrino immaginare che un gesto simile potrebbe presto ripetersi. Specialmente se ci si sofferma sul tragico dossier migratorio che riguarda la Tunisia: sul fronte interno è ormai da tempo attiva una strenua lotta agli irregolari subsahariani, e Saïed la giustifica come azione rientrante nella più vasta cooperazione tunisina coi paesi della sponda Nord del Mediterraneo.

Tunisi si considera fortemente incaricata di bloccare i flussi verso il Vecchio continente, se non altro in base ai cospicui fondi italiani ed europei che le sono periodicamente erogati per continuare ad essere campione della "Fortezza Europa", per realizzare un'assidua esternalizzazione delle frontiere e per garantire una più incisiva lotta all'immigrazione clandestina.

Nonostante ciò, negli ultimi mesi gli sbarchi clandestini provenienti dalla Tunisia si sono moltiplicati: i dati parlano chiaro, e mostrano come più della metà degli arrivi partono ormai dalle coste tunisine. Tuttavia, va evidenziato che senza dubbio questi arrivi partono dalla Tunisia, ma non sono composti integralmente da cittadini tunisini: infatti le principali nazio-



nalità di origine di quanti sbarcano in Italia sono in realtà Guinea e Costa d'Avorio, subito seguite da Pakistan e Bangladesh. Quindi il maggior numero di migranti arriva dall'Africa subsahariana, poi dall'Asia e solo in minoranza dalla Tunisia. L'adozione di questo specifico atteggiamento, volto a inquadrare il fenomeno della migrazione globale in termini di sicurezza, fa emergere i tanti limiti che questa politica di controllo e contenimento comporta, specialmente in tema di rispetto dei diritti umani e delle libertà degli individui coinvolti.

Durante un recente Consiglio di sicurezza nazionale, il presidente ha dichiarato necessario adottare "misure di emergenza per porre rapidamente fine al fenomeno dell'arrivo di un gran numero di migranti irregolari dall'area subsahariana", aggiungendo che è in corso da ormai venti anni un chiaro "disegno complottistico che mira a una sostituzione demografica per rendere la Tunisia un paese unicamente africano, che perda i suoi legami con il mondo arabo e islamico". Alcune organizzazioni della società civile avevano già segnalato i rischi di questa campagna presidenziale di istigazione contro gli immigrati, foriera di risvolti pericolosi: e così è stato, considerando che all'indomani delle dichiarazioni di Saïed si sono verificate aggressioni in diverse città tunisine contro persone di origine subsahariana, delle quali molte sono state trattate in arresto perché trovate senza documenti, e le cui famiglie sono state anche costrette a rimanere chiuse in casa o, peggio, a dover lasciare la propria residenza in seguito a immediati sfratti esecutivi. Ormai sembra molto lontano il 2018, anno in cui Tunisi emanò una legge che penalizzava la discriminazione razziale e consentiva finanche alle vittime di razzismo di chiedere un ri-

sarcimento per abusi verbali o atti fisici di razzismo. L'ondata di crescente fanatismo anti-migranti non è, tuttavia, nata solo con Saïed: diversi incidenti contro la comunità subsahariana sono già stati segnalati durante la pandemia di Covid, e un sondaggio della BBC svolto nel 2022 riporta che l'80% dei tunisini considera la discriminazione razziale un problema reale nel proprio Paese. Tra gli effetti immediati di questa crisi, almeno per l'Europa e soprattutto per l'Italia, c'è il rischio sensibile di una forte destabilizzazione dell'intera area mediterranea, suscettibile a sua volta di scatenare ulteriori ondate migratorie verso la penisola. Da gennaio a oggi l'Italia ha accolto oltre 20.000 migranti e, secondo i dati ONU, ben 12.000 di quanti hanno raggiunto le coste italiane quest'anno sono salpati dalla Tunisia, contro i 1.300 dello stesso periodo nel 2022. Secondo i dati raccolti dal Forum per i diritti sociali ed economici della Tunisia, la guardia costiera tunisina ha bloccato oltre 14.000 migranti pronti a salpare verso l'Italia durante i primi tre mesi di quest'anno, rispetto ai 2.900 dello stesso periodo dell'anno scorso. Alla luce di simili evidenze, il nostro ministro degli esteri Antonio Tajani ha sollecitato la Direttrice del FMI Kristalina Georgieva a rendere più flessibili i termini e le procedure di concessione degli aiuti a Tunisi, proprio per evitare il realistico collasso economico del paese.

Josep Borrell, Commissario alla politica estera dell'Unione Europea, non ha esitato a dichiarare *sic et simpliciter* che "La situazione in Tunisia è molto, molto pericolosa". Gli ha prontamente replicato il Ministero degli Esteri tunisino che, con un comunicato ufficiale, ha respinto tali commenti definendoli "esagerati, sia in considerazione della consolidata resilienza del popolo tunisino nel corso della sua storia, sia in considerazione della minaccia di migrazione verso l'Europa dal sud". Un braccio di ferro, quindi, che assume anche le sfumature di un ben poco diplomatico ricatto politico: se l'Europa e il mondo non impediranno il collasso economico di Tunisi, Tunisi non impedirà l'ondata migratoria subsahariana verso l'Europa e il mondo?

Lo diceva anche Mark Twain, che pur non essendo uomo di Stato, gli uomini li conosceva bene: "La gratitudine è un debito che di solito si va accumulando, come succede per i ricatti: più paghi, più te ne chiedono".

ACTUALITAS

rubrica di
attualità
politica

E-FUEL: ITALIA VS UNIONE EUROPEA E GERMANIA

La partita sui biocarburanti non è affatto persa!



L'Unione europea ha recentemente trovato un accordo con la Germania per l'uso, in futuro, dei combustibili elettrici o e-fuel, ovvero carburanti sintetici per le auto, ottenuti da idrogeno verde. Tale accordo penalizzerebbe l'Italia, che è invece all'avanguardia per la produzione di biocarburanti provenienti da scarti vegetali.

di Gen.B. Giuseppe Morabito

Componente del Direttorio della NATO Defence College Foundation

La Commissione europea ha approvato, nello scorso marzo, un piano per consentire la vendita di nuove auto con motori a combustione interna dopo il 2035, ma solo nel caso in cui questi funzionino con combustibili elettrici e a impatto climatico neutro. La proposta era quella di creare un nuovo tipo di categoria di veicoli nell'Unione europea, che funzionino solo con carburanti che siano sostenibili, ovvero a "emissioni zero" nella loro produzione. Secondo il progetto, tali auto dovrebbero utilizzare una tecnologia che impedirebbe loro di circolare qualora vengano utilizzati carburanti inquinanti. In estrema sintesi, sui veicoli a combustione interna di nuova generazione dovrà essere installato un dispositivo, un "sistema di induzione al rifornimento", che renderebbe impossibile al mezzo di avviarsi, in caso di utilizzo di carburanti non neutri dal punto di vista del carbonio.

In sostanza, ha spiegato il ministro dei Trasporti tedesco, Volker Wissing, potrebbero anche essere registrati nuovi veicoli con motori a combustione interna anche dopo il 2035, se rispette-



Il ministro dei Trasporti tedesco, Volker Wissing; foto in alto: biocarburanti da scarti vegetali, la scommessa italiana

ranno le norme sui combustibili a emissioni neutre. Questo, sarebbe il tentativo tedesco di risolvere il problema della Germania concernente tutte le attività tese a eliminare gradualmente le auto con motore a combustione interna. Dunque si prospetta un'apertura all'e-fuel e un grande stimolo al settore produttivo. Ma cosa i combustibili elettrici o e-fuel? Si tratta di combustibili sintetici prodotti dalla combinazione di idrogeno e CO2. Tali carburanti devono rispondere al requisito della "sostenibilità", ovvero devono risultare a "emissioni zero" lungo l'intero processo di produzione. Pertanto l'idrogeno deve es-

sero ottenuto per elettrolisi dall'acqua (cd. idrogeno verde), da compiere quindi tramite energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili. A discapito di tale progetto, dobbiamo tenere conto che uno studio pubblicato dal *Potsdam Institute for Climate Research* ha rilevato che tutti i progetti di e-fuel, pianificati in tutto il mondo, produrranno solo carburante sufficiente a coprire il 10% della domanda tedesca di e-fuel. La proposta del combustibile elettrico offre alle case automobilistiche tedesche una valida alternativa per continuare a vendere veicoli con motore a combustione interna anche dopo il 2035, data prevista dal-

l'Ue per vietare la vendita di nuove auto che emettono CO2.

Dopo mesi di negoziati, lo scorso anno i paesi dell'Unione avevano concordato la disposizione "no CO2", ma il Ministero dei Trasporti tedesco ha sorpreso gli altri Paesi membri, soprattutto l'Italia, presentando obiezioni dell'ultimo minuto alla legge, pochi giorni prima del voto finale che l'avrebbe vista entrare in vigore. Il successo principale ottenuto dal ministero tedesco è che l'Ue abbia consentito la vendita di auto nuove alimentate a carburante elettrico dopo il 2035. Berlino ha affermato di essere in contatto con la Commissione per individuare la soluzione a un problema che è seguito da vicino dalla potente industria automobilistica tedesca.

«Siamo interessati a un rapido chiarimento, ma deve essere resiliente e vincolante» hanno comunicato rappresentanti della Commissione UE. «Lo stiamo attualmente esaminando attentamente», ha detto un portavoce tedesco.

Fonti che hanno familiarità con la questione hanno anche affermato che la condizione posta dalla Commissione, secondo cui le auto devono essere in grado di "riconoscere" i combustibili neutri in termini di CO2 dai combustibili fossili, costituisce una forte criticità anche per la Germania, perché costringerebbe in gran parte le case automobilistiche a sviluppare nuovi motori. Il ministro dei Trasporti tedesco Volker Wissing non ha voluto respingere completamente la proposta della Commissione, ma piuttosto «apportarvi alcuni miglioramenti». Le parti mirano a raggiungere un accordo ma qualsiasi soluzione deve rispettare la legge sull'eliminazione graduale delle emissioni a partire dal 2035, come concordato lo scorso anno. Colloqui sono in corso tra la Commissione e le autorità tedesche e qualsiasi proposta sulla registrazione di auto a carburante elettrico verrebbe presentata solo dopo che la legge sull'eliminazione graduale dei motori a combustione verrà finalmente adottata.

LA POSIZIONE TEDESCA E ITALIANA

Siamo in uno scenario in cui la Commissione europea tenta di imporre lo stop alla produzione di automobili a benzina e diesel dal 2035, ma alcuni

Stati, tra cui l'Italia, stanno frenando in favore di una maggior gradualità nella transizione ecologica. La Commissione non ha mai preso in considerazione di allargare il regolamento ai biocarburanti, su cui invece punta l'Italia, perché questo avrebbe comportato la riapertura del testo frutto di un accordo già chiuso e votato dal Parlamento UE. Gli e-fuel sono carburanti sintetici, ancora molto costosi – circa 10 euro al litro –, ma che possono essere miscelati con combustibili tradizionali. Sono inoltre di facile stoccaggio, esattamente come gli attuali carburanti. Gli e-fuel sono in grado di abbattere le emissioni di gas climalteranti, essendo *carbon neutral*, e sono utilizzabili nei tradizionali motori endotermici. In Germania sono stati fatti grandi investimenti in questo settore da produttori di componenti per auto come Bosch, ZF e Mahle, tutti membri dell'eFuel Alliance, una lobby del settore. Il primo impianto commerciale al mondo è stato aperto in Cile nel 2021 e sostenuto da Porsche con l'obiettivo di produrre 550 milioni di litri l'anno. La Bmw ha investito 12,5 milioni di dollari nella start-up di e-fuel *Prometheus Fuels*.

Per l'Italia, Eni da anni investe in biocarburanti, ottenuti in modo indiretto dalle biomasse, ovvero da fonti rinnovabili come grano, mais, bietola, canna da zucchero ecc. Nati come soluzione dei problemi connessi all'esauribilità dei carburanti fossili, all'emergenza ambientale e all'esigenza di incrementare l'autonomia energetica, i biocarburanti costituiscono una risposta concreta per ridurre le emissioni di CO2 prodotte dal settore trasporti.

Eni ha già introdotto in commercio l'*Hydrotreated Vegetable Oil* (Hvo), olio vegetale idro trattato, che può essere usato con le auto diesel attualmente in commercio. Peraltra i biocarburanti sono anche ideali per il trasporto navale e avio. Va considerato che gli stabilimenti di Gela e Porto Marghera sono stati riconvertiti in bio-raffinerie con enormi investimenti.

Utilizzano tecnologie che partono dagli scarti alimentari per produrre bio-



Giuseppe Morabito è un Generale di Brigata dell'Esercito italiano in riserva. Laureato in *Scienze Strategiche* presso l'Università di Torino, completa gli studi post-laurea presso la Società Italiana per l'Organizzazione Internazionale (SIOI) di Roma e presso la Facoltà di Studi Umanistici dell'Università Cattolica San Tommaso d'Aquino. Nel corso della carriera ha partecipato a varie missioni all'estero, in particolare in Albania, come Capo di Stato Maggiore del Contingente NATO KFOR-COMMZ e poi NHQT-Tirana e all'Operazione NATO in Bosnia-Herzegovina, quale Vice Capo di SM per le operazioni di SFOR. Cofondatore dell'*Institute for Global Security and Defense Affairs* e del Collegio dei Direttori della *NATO Defense College Foundation*, svolge attività di insegnamento presso alcune università italiane ed estere e con istituti di formazione militare in Italia, collabora con organizzazioni similari nel Medio Oriente, Taiwan e Balcani. Insignito di numerose decorazioni internazionali e nazionali, collabora con diverse testate giornalistiche.

oli; frazionando la parte organica dei rifiuti solidi urbani, ovvero l'umido della raccolta differenziata, si possono ottenere più o meno 16 kg di olio da 100 kg di rifiuti. Con tale processo industriale, si può recuperare fino all'80% di energia dalla materia organica di partenza, ovvero un bio-olio che si può usare come combustibile per le navi, oppure raffinarlo per ottenere biocarburanti a elevate prestazioni. Importantissimo sapere che l'HVO è perfettamente compatibile con i motori diesel attualmente in vendita.



LE BIORAFFINERIE

Le bioraffinerie hanno un ruolo centrale per Eni, perché contribuiscono a realizzare l'obiettivo principale dell'Agenda Onu e del *Green Deal* dell'Unione europea: raggiungere le zero emissioni nette entro il 2050. I biocarburanti idrogenati, che sono prodotti da materie prime che non provengono direttamente da colture alimentari e foraggiere, come ad esempio i rifiuti e i residui agricoli, sono fondamentali per contribuire a ridurre le emissioni di gas serra, provenienti dal settore dei trasporti.

Addizionato al gasolio, l'Hvo dà vita all'Eni Diesel+, il carburante premium di Eni. Il biocarburante composto al 100% da Hvo puro si chiama Hvolution, ed è il primo diesel di Eni Sustainable Mobility prodotto con 100% di materie prime rinnovabili, materie prime di scarto e residui vegetali, oltre a oli generati da colture non in competizione con la filiera alimentare, secondo il criterio convenzionale della Direttiva (UE) 2018/2001, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili.

Da febbraio 2023 il carburante Hvolution è in vendita ed è disponibile entro aprile 2023 in 150 punti vendita in Italia. Prima della commercializzazione nelle stazioni di servizio Eni, il biocarburante Hvo in purezza era già in utilizzo in diversi contesti: dai mezzi per la movimentazione dei passeggeri a ridotta mobilità in ambito aeroportuale, fino alla logistica; inoltre, è stato testato su autobus, mezzi pesanti e treni con ottimi risultati. Per il trasporto pesante, quindi, il biocarburante è tra le soluzioni d'immediata applicazione per i veicoli commerciali, perché utilizzabile da subito, con le attuali infrastrutture e motorizzazioni, senza impatti sui costi di adeguamento della logistica, delle infrastrutture e dei mezzi.

Anche le bio-raffinerie sono il risultato di un impegno costante nella ricerca e nell'innovazione tecnologica italiana. Come già abbiamo precedentemente accennato, grazie allo sviluppo di tecnologie proprietarie, opportunamente brevettate, sono state riqualficate le tradizionali raffinerie di Venezia e Gela, convertendole alla lavorazione di materie prime di origine biologica, quali: oli

vegetali, grassi animali e oli da cucina usati. Peraltro è stato previsto un sempre maggiore impiego di cariche biologiche di partenza *waste and residues* (scarti e residui), con alto beneficio ambientale.

Inoltre, le raffinerie sono *palm oil free*. Dal mese di ottobre 2022, Eni ha infatti posto lo stop all'importazione di olio di palma per le raffinerie di Gela (nella foto a destra) e Venezia, in anticipo rispetto alle precedenti previsioni e alle norme vigenti. Al suo posto è stata massimizzata la lavorazione di cariche derivanti da oli alimentari usati e di frittura, grassi animali e scarti della lavorazione di oli vegetali e di tipo *advanced* (quali oli da rifiuti, nonché bio-oli da scarti lignocellulosici), oltre a cariche provenienti dai nostri agri-hub.

Come confermato nel Piano Strategico Eni 2023-2026, si prevede di raggiungere una capacità di bioraffinazione di oltre 3 Mtpa (milioni di tonnellate per anno) entro il 2025 e di oltre 5 Mtpa entro il 2030. Inoltre, è in corso lo studio di fattibilità per la realizzazione di una terza bioraffineria all'interno del polo industriale di Livorno, che assicurerebbe un futuro produttivo e occupazionale all'area. Va peraltro sottolineato che le bioraffinerie sono fondamentali anche per la produzione di carburanti sostenibili per l'impiego aeronautico.

PER IL FUTURO

In conclusione, la controversia è prettamente di carattere politico. In Europa la condivisione di problemi e la loro soluzione comune sono un "principio" che conta ancora troppo poco; vi sono purtroppo numerosissimi esempi di difficoltà nella gestione congiunta di criticità di carattere collettivo. Le imprese energetiche della Germania hanno alle loro spalle il governo, che fa gli interessi del Paese, spesso a discapito di quelli generali.

Pertanto, bisogna assolutamente confidare nel nostro Presidente del Consiglio Giorgia Meloni quando, a margine del Consiglio UE del 24 marzo 2023, ha affermato: «*La partita sui biocarburanti non è affatto persa, intanto è vinta la partita sulla neutralità tecnologica, che è la condizione per riconoscere i biocarburanti!*».





I DILEMMI DEL “PONTE SULLO STRETTO”

ACTUALITAS

 rubrica di
attualità
politica

di Rodolfo Larocca



Il testo per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina è stato recentemente approvato (marzo 2023) “salvo intese” e sono necessari ancora degli approfondimenti tecnici; tuttavia, il Consiglio dei Ministri ha comunque dato il via a un testo che consente l'immediato riavvio del percorso di progettazione e realizzazione del progetto.



La promessa politica per autonomia: il Ponte sullo Stretto di Messina. Tale impegno ha attraversato ogni epoca, governo e leader del Paese, generando polemiche, cambi di opinione e studi di fattibilità. È un tormentone talmente antico da lasciare le prime tracce nel 251 a.C., quando il console romano Lucio Cecilio Metello fece realizzare un ponte fatto di barche e botti tra la Sicilia e la Calabria per agevolare il trasporto degli elefanti sottratti dai romani ai cartaginesi a Palermo (*immagine*).

Rinasce così la società Stretto di Messina – in liquidazione dal 2013, ma non completamente liquidata per il contenzioso ancora in corso con l'ex gruppo Impregilo, vincitore del bando per la realizzazione del Ponte – che avrà una nuova e più moderna *governance*, nella quale sembrerebbe essere prevista una solida partecipazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), a

riprova dell'importanza che il Governo attribuisce all'opera, intesa quale importante volano dell'economia nazionale e uno dei corridoi strategici della politica economica dell'Unione europea, in grado di collegare la Sicilia al resto d'Europa.

Sembrano ormai lontani i tempi in cui Salvatore Giuliano tentò di far anettere la Sicilia agli Stati Uniti. Infatti, il più feroce bandito del secondo dopoguerra, nato a Montelepre (Palermo) aveva il sogno di “staccare la Sicilia dal-



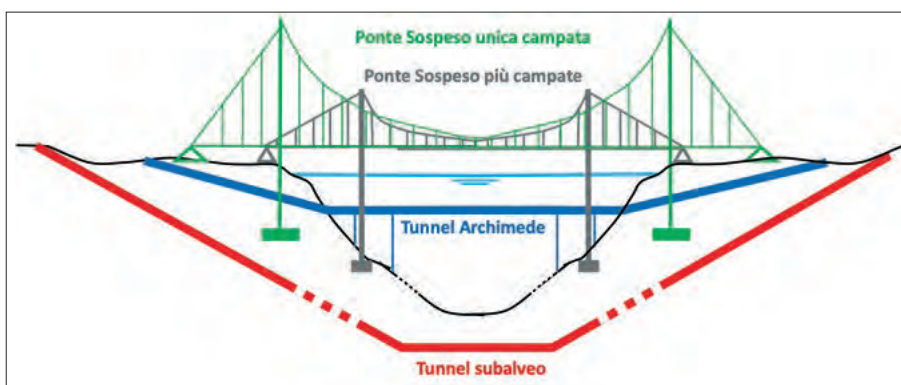
l'Italia e poi di anetterla agli Stati Uniti”, come scrisse al presidente degli Stati Uniti, Harry Truman, in una lettera del 1947. Questo perché i suoi genitori erano partiti proprio dalle coste americane per fare ritorno nell'Isola natia nell'estate del 1922, e Salvatore Giuliano nacque pochi mesi dopo, il 16 novembre. Si partirà quindi, dal progetto definitivo del 2011 (*sopra: modellino a campata unica*), adeguato alle nuove norme di sicurezza e ambientali. Ma quel che spinge la politica e i governi a perseverare nell'intento di realizzare un ponte per unire all'Europa una Regione, come quella siciliana, che a quanto pare si sta allontanando dal resto d'Italia – come rilevato da un team di ricercatori italiani dell'Istituto di Scienze Marine del Consiglio Nazionale





Rodolfo Larocca è funzionario presso la Direzione Generale per le Dighe e le Infrastrutture Idriche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. È laureato in Scienze dei Servizi Giuridici e ha conseguito un Master in Diritto Ambientale.

delle Ricerche (CNR) di Bologna – è davvero solo il fatto che il ponte sullo stretto rappresenta un'opera strategica per il completamento delle reti Transeurope di trasporto, poiché inserito nel tracciato del corridoio multimodale Scandinavo-Mediterraneo, che con molta probabilità nel lungo periodo porterà benefici per tutto il sistema Paese, con particolare riferimento al Mezzogiorno. Tutto questo soprattutto alla luce degli investimenti già programmati, per ammodernare il servizio ferroviario in Calabria e Sicilia con la velocizzazione e le tratte ad alta velocità/alta capacità? Ma sussistono dubbi che si tratti esclusivamente di questo. Quel che è certo, è che si percepisce un forte desiderio di realizzare l'opera, nonostante le difficoltà economiche che il Paese sta attraversando in questo delicato momento storico. Il Ponte sullo Stretto sarà a due corsie stradali, 3 tre per ciascun senso di marcia (2 + 1 di emergenza) e due binari ferroviari, per una capacità dell'infrastruttura pari a 6000 veicoli/ora e 200 treni/giorno. Il progetto prevede inoltre l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per dare vita ad un servizio di trasporto pubblico locale tra le città di Messina e Reggio Calabria. Inoltre, memore della tragica esperienza del terremoto del 1908, epoca in cui una scossa di magnitudo 7.1 distrusse quasi interamente Messina, uccidendo ottantamila persone, il ponte è stato progettato con una resistenza al sisma proprio pari a 7.1 magnitudo della scala Richter, con un impalcato aerodinamico di terza generazione stabile fino a velocità del vento di



Schema delle possibili tipologie di attraversamento stabile dello Stretto di Messina

270 Km/h. Tutto questo però porta a ritenere che così facendo non si voglia esclusivamente apportare, seppur nel lungo periodo, significativi vantaggi economici al Paese, ma anche, oltre qualsiasi contrapposizione ideologica, una riduzione dell'inquinamento da anidride carbonica e un calo sensibile degli scarichi in mare.

Esistono infatti delle ricerche secondo le quali il ponte potrebbe avere effetti positivi per quanto riguarda la riduzione dell'inquinamento atmosferico e uno di questi studi è tutto siciliano – nasce infatti a Messina, ed è stato elaborato da alcuni ingegneri appartenenti alla Rete civica per le infrastrutture nel mezzogiorno – pubblicato a cura del Rotary 2110 Sicilia e Malta nel volume “Stretto di Messina e rispetto della transizione ecologica”.

Secondo questo studio, le emissioni attuali nello stretto, imputabili al traghettamento, che avvelenano l'ambiente, superano le 152 mila tonnellate l'anno di anidride carbonica e raggiungono un picco di 3.200 ton/anno di biossido di azoto e 257 ton/anno di particolato. Secondo le stime dei tecnici, con il transito dei veicoli attraverso il ponte e non più con i traghettamenti, le emissioni di anidride carbonica si ridurrebbero del 92%, quelle di monossido di azoto subirebbero una riduzione tra il 47 ed il 75%, mentre quelle di particolato tra l'83 ed il 92%. Un ottimo risultato insomma considerati gli enormi disagi che, a quanto pare, siciliani e calabresi sarebbero stati costretti a subire in conseguenza della mancata realizzazione dell'attraversamento.

Quindi l'opera avrà indiscutibili ritorni positivi dal punto di vista economico e dell'impatto ambientale, seppur

appaia dispendiosa, poiché il costo per la realizzazione del ponte e di tutte le opere ferroviarie e stradali di accesso su entrambe le sponde è oggi stimato in € 13,5 miliardi, come riportato nell'ultimo allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF), il principale dossier di programmazione finanziaria del Governo.

Ma il Ponte sullo Stretto riuscirà a sopportare e superare soprattutto le forti criticità determinate dalle contrastanti forze politiche, dalle manifestazioni delle associazioni ambientaliste, contrarie alla realizzazione del ponte, ritenendola un'inutile opera? Bisogna inoltre considerare la prevedibile e forte opposizione da parte di altri portatori di interesse, quali le società dei traghetti che operano tra Sicilia e Calabria, oltre alle prevedibili intromissioni della criminalità organizzata, che vede l'opera come un'enorme opportunità di profitto. Tutto questo anche alla luce di quanto contenuto nel nuovo Codice degli appalti, che ha riportato in vigore le revisioni dei prezzi in corso d'opera, prevedendo ampi automatismi per quanto riguarda i rincari delle materie prime e la possibilità di ricorrere ai subappalti a cascata.

L'auspicio è che la realizzazione del ponte che dovrebbe proiettare la Sicilia al centro dell'Europa, rispetti i criteri di concretezza, efficacia ed economicità dell'unico ponte sinora costruito sullo Stretto, ovvero quello realizzato nel 251 a.C. dal console romano Lucio Cecilio Metello che, seppur approntato in maniera speditiva con barche e botti, riuscì a traghettare un enorme numero di elefanti, uomini e materiali, senza particolari criticità e, soprattutto, senza particolari intralci da parte di alcuno, Cartaginesi compresi.



Intervista de “L’Autiere” al Gen.D. ANGELO MICHELE RISTUCCIA Comandante della missione NATO KFOR in Kosovo

di Franco Fratini

**MILITARES
EXPEDITIONES**
rubrica sulle
missioni delle
unità italiane
all'estero

Lineamenti generali sulla Missione KFOR

La *Kosovo Force* (KFOR) è una forza militare internazionale guidata dalla NATO, responsabile di ristabilire l'ordine e la pace in Kosovo. Il contingente multinazionale KFOR opera sul territorio kosovaro sin dal giugno 1999, con mandato affidatogli dalla Risoluzione 1244 del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite al fine di garantire sicurezza e libertà di movimento per tutte le comunità del Kosovo.

Sin dal suo inizio la missione opera in completa trasparenza, in totale aderenza alla risoluzione e con imparzialità nei rapporti con le diverse etnie presenti in Kosovo, coopera e assiste le Nazioni Unite, l'Unione Europea e altri attori internazionali impegnati a sostenere lo sviluppo di un Kosovo stabile, pacifico ed autosufficiente.

Negli anni, pur non essendo mai cambiato l'obiettivo della missione ed i suoi compiti, il miglioramento delle condizioni generali di sicurezza hanno fatto sì che la struttura del contingente venisse modificata in senso riduttivo, senza comunque diminuire l'impegno per favorire lo sviluppo della regione.

Molte delle attività poste in essere nell'ultimo decennio riguardano il supporto alla governance locale e la ricostruzione, secondo un approccio multidisciplinare e in sintonia con gli attori internazionali in campo: Organizzazioni Internazionali (EU, ONU, NATO, EULEX, ecc) ed NGOs.

La NATO continuerà a promuovere la stabilità, la sicurezza e la cooperazione nella regione finché sarà necessario. Il suo nuovo Concetto Strategico, adottato a Madrid, riafferma l'importanza della regione per l'Alleanza e viceversa l'importanza

«Comandante, se volessimo fare una valutazione della situazione attuale del Kosovo, a che punto è il processo di normalizzazione dei rapporti tra serbi e albanesi?»

«Attualmente il processo di normalizzazione dei rapporti tra Pristina e Belgrado sta vivendo una fase delicata, incentrata sul dialogo tra le parti, soprattutto sul piano politico e diplomatico. La necessità è quella di trovare un accordo che soddisfi entrambi e non è semplice vista la differenza di vedute e di interessi. A ogni modo la Comunità Internazionale sta impiegando una ingente quantità di risorse in questo processo, facendosi carico soprattutto della mediazione

e della ricerca di opportunità, per stimolare le parti a confrontarsi per giungere alla normalizzazione delle loro relazioni. In tale contesto svolge un ruolo fondamentale la missione KFOR, che è anche l'esempio più concreto dell'impegno pluridecennale dalla NATO per una sicurezza duratura in Kosovo e per la stabilità nei Balcani occidentali. Il ruolo di KFOR si è evoluto nel corso degli anni e i progressi raggiunti in termini di sicurezza e stabilità testimoniano infatti l'efficacia dell'impegno della Comunità Internazionale nei confronti della regione».

Il Gen.D. Michele Ristuccia, comandante della missione NATO KFOR in Kosovo



Militari italiani impegnati nell'esercitazione “Golden Sabre 2023”

della presenza della NATO nella regione, inclusa la missione KFOR in Kosovo.

Dal 1999 l'Italia qui è in prima fila. L'incremento delle nostre forze, con l'assunzione del comando della missione, fa parte di un impegno che caratterizza l'interesse italiano per un'area di forte competizione geopolitica, laddove la pace e la stabilità giocano un ruolo determinante per gli equilibri internazionali. In questo momento rappresentiamo il maggiore contributore tra i 27 paesi facenti parte della missione KFOR, peraltro in una situazione sicuramente complessa, che rappresenta un momento senza precedenti nella storia contemporanea di questa regione.



«Ad oggi la situazione è ancora caratterizzata da forti tensioni, scaturite soprattutto nel corso degli ultimi giorni: a che cosa sono dovute e quale è stato il contributo di KFOR per attenuare tali tensioni?»

«Come detto precedentemente, le parti stanno cercando di trovare una linea condivisa lungo la quale indirizzare gli sviluppi futuri, ma non è semplice perché gli interessi sono spesso divergenti. Nonostante l'intesa storica tra Belgrado e Pristina raggiunta lo scorso marzo nella città macedone di Ohrid, con la mediazione dell'Unione europea, avesse fatto sperare per il meglio, proprio questa differenza di vedute ha portato alle tensioni degli ultimi mesi, sfociate negli incidenti dello scorso maggio, in cui sono rimasti feriti più di 30 soldati del contingente e decine di manifestanti. La miccia che in questa circostanza ha acceso la protesta e ha comportato anche l'uso della forza, è stata l'insediamento nei quattro comuni a maggioranza serba nel nord del Kosovo – Mitrovica Nord, Leposavic, Zubin Potok e Zvečan – dei nuovi sindaci, tutti di etnia albanese, eletti alle elezioni amministrative del 23 aprile scorso. Le votazioni, boicottate in massa dai serbi, erano state indette dal Governo di Pristina per riempire il vuoto lasciato dai rappresentanti serbi, dimessisi in segno di protesta contro la mancata attuazione degli accordi di dialogo Belgrado-Pristina, siglati dieci anni fa con la mediazione dell'UE e, in particolare, avverso i provvedimenti retroattivi connessi con la questione delle targhe automobilistiche. Nella circostanza, KFOR ha operato nel pieno rispetto del mandato e delle regole di ingaggio, interponendosi tra le parti ed evitando che la situazione degenerasse, causando una possibile strage.



Il Gen.D. Ristuccia fa visita ai militari italiani rimasti feriti negli scontri del 29 maggio 2023 in Kosovo

Nella situazione attuale, tematiche d'interesse generale, teoricamente oggetto della comune gestione politico-amministrativa di un Paese, assumono una connotazione conflittuale, di potenziale focolaio di tensione, spesso con effetti tangibili sul piano della sicurezza, come nel caso delle barricate erette in strada o delle proteste di piazza. Tra tali tematiche di comune interesse vi sono le targhe automobilistiche, il funzionamento delle amministrazioni locali, le attività di polizia o gli espropri territoriali. A seguito di quanto accaduto, abbiamo rafforzato la nostra presenza nella parte settentrionale, mentre nel resto del Paese la situazione è rimasta sostanzialmente stabile. A seguito dell'intervento deciso della Comunità Internazionale, la situazione nell'area di operazione è migliorata, ma rimane estremamente fragile, delicata e imprevedibile. Viste le modalità con cui si sono sviluppate le ultime crisi interne nel Nord del Kosovo, non me la sentirei di escludere eventuali recrudescenze delle conflittualità».

«Quali sono le maggiori sfide che dovete affrontare attualmente e quali le zone più a rischio?»

«In generale, il punto nevralgico del momento è la capitalizzazione dei risultati ed il mantenimento del dialogo in una dimensione costruttiva. Sono compiti specifici della politica e della diplomazia, che però non possono prescindere da un ambiente che garantisca un concreto livello di sicurezza, il cui mantenimento rappresenta quindi, per KFOR, la sfida più grande da affrontare. C'è bisogno di una de-escalation generale e reale della situazione per poter smettere di essere coinvolti in una gestione permanente della crisi e iniziare ad avanzare piuttosto verso un dialogo costruttivo e KFOR, in tal senso, continuerà a invitare sempre tutte le parti a impegnarsi in modo concreto al fine di trovare un compromesso per risolvere le questioni in sospeso in modo pacifico. Inoltre, aggiungerei la capacità di assicurare, con continuità, trasparenza, neutralità, imparzialità e lotta alla disinformazione. Questi sono i requisiti essenziali per garantire la credibilità della missione, favorire la fiducia reciproca tra le parti e promuovere il dialogo come condizione fondamentale per costruire un futuro più luminoso nell'intera



Franco Fratini è nato a Roma nel 1963. Ufficiale dell'Arma Trasporti e Materiali per oltre 35 anni, è laureato in Scienze Strategiche, con master in Management dei Sistemi Complessi conseguito presso la facoltà di Ingegneria dell'Università "La Sapienza" in Roma. Già insegnante presso la Scuola di Applicazione di Torino, il Centro Alti Studi per la Difesa e il Centro di Formazione Logistica Interforze, svolge tuttora attività di docenza presso Istituti militari, per master universitari. È peraltro autore di varie direttive e pubblicazioni di carattere tecnico (ancora in vigore presso la F.A.). Ha scritto e pubblicato vari romanzi e sillogi di poesie.

regione. Come Comandante di KFOR farò tutto ciò che è nelle mie possibilità per dare il mio contributo ad un futuro migliore per tutte le persone che vivono in Kosovo, soprattutto per i giovani. Trasformare le sfide in opportunità con trasparenza, imparzialità, fermezza e coerenza è l'obiettivo primario per un futuro migliore».

«Secondo lei Comandante, per quanto tempo ancora sarà necessaria la presenza di KFOR in Kosovo?»

«Per rispondere a questa domanda bisognerebbe avere delle capacità di valutazione e di pianificazione a lungo termine, peraltro in un sistema lineare, purtroppo molto distante e diverso dalla realtà kosovara, che storicamente ha presentato caratteristiche di asimmetria ed imprevedibilità. Penso comunque che sia utile osservare come inizialmente, nel 1999, KFOR fosse composta da circa 50.000 uomini e donne provenienti da Paesi membri della NATO, partner e non, sotto comando e controllo unificato. Successivamente, il miglioramento del contesto di sicurezza ha permesso di ridurre il livello delle truppe prima a 26.000 unità, poi a 17.500 nel 2003 e oggi a circa

3.800 unità. La graduale diminuzione del numero di forze della KFOR è stata resa possibile dal miglioramento delle condizioni di sicurezza, dalla continua presenza della KFOR, ma anche dai progressi compiuti dalle Istituzioni e dalle Organizzazioni di sicurezza del Kosovo, alle quali sono state trasferite molte competenze. Ad ogni modo è utile sottolineare come qualsiasi modifica alla nostra presenza debba basarsi esclusivamente su determinati parametri e condizioni da raggiungere, piuttosto che su un calendario prestabilito».

«Come vengono percepiti dalla popolazione albanese e dalla comunità serba i nostri militari e i carabinieri inquadrati nella missione KFOR? Il vostro ruolo di pacificatori e mediatori è accettato?»

«Come italiani, per la cultura che ci caratterizza e per il senso della civiltà di cui siamo portatori, ci siamo sempre sentiti al servizio di tutte le persone che vivono in Kosovo, in aderenza a quanto

affidatoci dal mandato della Comunità Internazionale. L'Italia, nell'ambito delle missioni internazionali, si è sempre fatta promotrice di un messaggio di tolleranza, di capacità di comprensione e di ascolto ed è proprio per questo nostro approccio che i nostri militari, unitamente ai Carabinieri del *Multinational Specialized Unit* ed a quelli che operano nel contesto della missione europea EULEX – *European Union Rule of Law Mission* in Kosovo (missione dell'Unione europea in Kosovo sullo stato di diritto), sono notevolmente apprezzati da tutte le comunità che vivono in Kosovo. KFOR e in particolare il contingente italiano, come peraltro dichiarato dai nostri Vertici politici, riesce a dialogare con la popolazione albanese e con la comunità serba allo stesso modo, facendosi rispettare da entrambe le parti. Grazie al lavoro svolto dai nostri militari, in tutti questi anni, il nostro Paese ha raggiunto una considerazione positiva da parte della popolazione locale e gli viene riconosciuto ampiamente il ruolo di pa-

cificatore e mediatore. La partecipazione italiana è fondamentale in termini di leadership, di forze e di qualità e viene apprezzata in Kosovo, in Patria, ed in ambito internazionale. Il fatto che oggi con più di 800 militari siamo il maggior paese contributore della missione e io il 13esimo Comandante italiano di KFOR su 27 che si sono succeduti dal suo inizio, fornisce la dimostrazione dell'interesse e della partecipazione italiana a questa importantissima missione. In occasione delle recenti tensioni, il ruolo di KFOR è stato ampiamente riconosciuto da tutte le comunità che vivono in Kosovo; la presenza della Forza NATO è rassicurante in termini di imparzialità, trasparenza e affidabilità. La *Kosovo Force* è la storia di un risultato estremamente positivo, e tale successo è la sintesi dell'impegno di tutti coloro che, politicamente e sul campo, hanno contribuito alla stabilità e alla sicurezza del Kosovo, sostenendo peraltro lo sviluppo di un dialogo costruttivo tra le parti».

Le unità dell'Arma Trasporti e Materiali nel Libano del Sud

L'Italian National Support Element (NSE) a sostegno della "Operazione Leone", che agisce nell'ambito della missione *United Nations Interim Force in Lebanon* (UNIFIL).

di Col. Onofrio Garzone



Fino ad agosto 2023, il sostegno logistico della missione *United Nations Interim Force in Lebanon* (UNIFIL) sarà garantito dal Reggimento Logistico "Folgore" in Pisa. Attualmente la consistenza massima annuale autorizzata dall'Italia per il contingente nazionale impiegato nella missione è di 1.169 militari, 368 mezzi terrestri e 7 velivoli. In ambito nazionale l'operazione è denominata "Leonte".

La nostra nazione ha la responsabilità del Settore Ovest di UNIFIL e ha attivato con il Libano la Missione Bilaterale Italia-Libano (MiBIL) volta all'addestramento specifico di unità dell'Esercito Libanese.

La missione italiana in Libano, a guida Brigata Paracadutisti "Folgore" dal 2 febbraio 2023, ha la responsabilità del Settore Ovest di UNIFIL, che si estende dalle aree periferiche della città di Tiro fino all'estremo sud del territorio Libanese, a ridosso dell'area di confine con Israele, ed opera con i compiti principali di monitorare e prevenire le ostilità, di supportare le Forze armate libanesi nella condotta delle attività di controllo nel Sud del Paese, nonché di assistere la popolazione locale con i progetti di Cooperazione civile e militare. Le attività svolte in Teatro Operativo sono condotte sotto il coordinamento e secondo le direttive impartite dal Comando Operativo di Vertice Interforze (COVI).

A partire da agosto 2023 l'unità dell'Arma Trasporti e Materiali impegnata in Libano per supportare la missione UNIFIL sarà su base framework, con moduli del Reggimento Gestione Aree di Transito (Reception Staging Onward Movement-RSOM) in Bellinzago Novarese e del 6° Reggimento Logistico di Supporto Generale in Budrio (BO).

Il comandante dell'*Italian National*



Col. Salvatore Pisciotta in occasione dell'ascensione del Comando del Reggimento Logistico "Folgore" (luglio 2017)

Support Element (ITA-NSE), attualmente designato, è il Colonnello tramat Salvatore Pisciotta, un Autiere di spessore, con notevole esperienza in madrepatria e all'estero. Tra l'altro, ha già retto a lungo il comando del Reggimento Logistico della Brigata paracadutisti "Folgore" dispiegando l'Unità, nel recente passato, proprio in Libano.

A lui indirizziamo un grandissimo "in bocca al lupo" per il prestigioso incarico.




CAEREMONIAE

rubrica su
ricorrenze,
feste e
cerimonie
militari

AVVICENDAMENTO DEL COMANDANTE LOGISTICO DELL'ESERCITO

di Ten. tramat Angelo D'Amore

Il 19 maggio 2023, a Montelibretti (Roma), alla presenza del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Gen. C.A. Pietro Serino, ha avuto luogo l'avvicendamento nell'incarico di Comandante Logistico dell'Esercito tra il Generale di Corpo d'Armata Maurizio Riccò, cedente, e il Generale di Corpo d'Armata Mauro D'Ubaldi, subentrante.

Nel corso della cerimonia, che si è svolta presso il Centro Polifunzionale di Sperimentazione dell'Esercito (CEPOLISPE) di fronte ad autorità civili, militari e religiose, il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito ha espresso gratitudine al Gen. Riccò e a tutti gli uomini e le donne del Comando Logistico per il lavoro svolto, affermando: *«Voi siete e rappresentate il sistema linfatico dell'Esercito. È vero che bisogna porre l'attenzione sul prodotto finale, ma non c'è operazione se non c'è logistica. Il logista, è una persona che non si arresta mai perché consente agli altri di addestrarsi e di operare. Abbiamo piena coscienza di quanto questa area sia importante e fondamentale».*



Avvicendamento del Comandante Logistico dell'Esercito; sotto: intervento del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito

Il Gen. Riccò, designato a ricoprire l'incarico di Comandante delle Forze Operative Nord, nel suo intervento ha ringraziato sentitamente il personale dell'Area Logistica dell'Esercito, sottolineando che il Comando Logistico è una macchina complessa che necessita di valide componenti umane che possiedano spessore professionale, esperienza e tanto senso di responsabilità e sacrificio. Ha evidenziato, inoltre, che in questo anno e mezzo di comando, ha trovato tutte queste qualità nel personale di ogni ordine e grado, fattore che ha consentito di avviare insieme la pianificazione di importanti progetti, conseguendo peraltro ambiziosi traguardi. Il Gen. D'Ubaldi, nel suo intervento, ha affermato:



Angelo D'Amore, nato a Napoli il 19 marzo 1982, è diplomato come tecnico delle industrie elettroniche ed è Tenente dell'Arma Trasporti e Materiali. Già *webmaster* della Brigata Corazzata "Ariete", analista programmatore presso il Comando C4 dell'Esercito, attualmente ricopre l'incarico di Ufficiale addetto presso il Comando Logistico dell'Esercito, Ufficio Infologica. Dal 1° marzo 2021, con la costituzione della Struttura Commissariale per l'emergenza Covid-19, ne ha gestito i sistemi informativi.

«Assumo questo incarico con grande orgoglio e ringrazio con cuore sincero il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, consapevole delle grandi responsabilità che comporta. La centralità strategica dell'organizzazione logistica, posto che sia mai stata considerata meno impellente, è sotto gli occhi di tutti. [...] L'impegno dei grandi Comandanti Logistici che mi hanno preceduto ha consolidato una compagine che ha saputo essere pronta anche nei momenti più difficili della nostra storia recente. So dunque assai bene in quale retaggio di straordinaria chiarezza di idee, coraggio intellettuale e spinta innovativa sto per entrare e cercherò la forza di fare del mio meglio».

Al Generale D'Ubaldi i più fervidi auguri per un proficuo lavoro al servizio della Forza Armata.





La Bandiera di Guerra del Reggimento Logistico “SASSARI” insignita della CROCE D’ARGENTO AL MERITO DELL’ESERCITO



Il 1° marzo 2023, in occasione della celebrazione del 108° anniversario della costituzione della Brigata “Sassari” (1° marzo 1915), al cospetto delle Bandiere di Guerra dei reparti della Brigata (3° reggimento bersaglieri, 151° e 152° reggimento fanteria “Sassari”, 45° Reparto Comando e Supporti Tattici “Reggio”, 5° reggimento genio guastatori e Reggimento Logistico “Sassari”), il Comandante delle Forze Operative Sud, Gen. C.A. Giuseppenicola Tota, ha consegnato la Croce d’argento al merito dell’Esercito alla Bandiera di Guerra del Reggimento Logistico “Sassari” per le attività svolte in supporto al servizio sanitario regionale nel contrasto alla pandemia. Il decreto di concessione dell’onorificenza riporta la seguente motivazione: *«Prestigiosa unità impiegata in prima linea nel contrasto alla diffusione di una gravissima pandemia, si prodigava, con instancabile impegno ed eccezionale professionalità, in una diuturna ed essenziale attività di sanificazione di strutture militari e civili. Durante la prima fase emergenziale orientava tutte le proprie risorse nella realizzazione dei punti di somministrazione tamponi nella Regione Sardegna e, successivamente, garantiva il tempestivo e prezioso trasporto dei vaccini in*

tutto il territorio dell’isola, limitando la diffusione dei contagi e contribuendo, così, a salvare numerose vite umane». Sardegna, marzo 2020 - ottobre 2021.

Erano presenti alla cerimonia il presidente del Consiglio Regionale della Sardegna Michele Pais, il Gonfalone della città di Cagliari, decorato di Medaglia d’Oro al V.M., di Tempio Pausania, decorato di Medaglia d’Argento al Valor Civile, della Regione Sardegna, della città metropolitana di Cagliari, Sassari, Nuoro, Oristano, Sinnai, Selargius, Teulada, Pau-



lilatino, Sant’Anna Arresi e le Associazioni Combattentistiche e d’Arma tra cui la Sezione ANAI di Cagliari.

Il Reggimento Logistico “Sassari” viene costituito il 1° novembre 2019. Inquadrato nell’ambito della Brigata “Sassari”, al pari degli altri Reggimenti Logistici delle brigate dell’Esercito Italiano, è costituito da una Compagnia Comando e Supporto Logistico e da un Battaglione Logistico a sua volta composto da tre compagnie (Mantenimento, Trasporti e Rifornimento). Rientra tra le unità deputate a conferire la massima autonomia alle Brigate pluriarma e svolge il suo ruolo all’interno della funzione Operativa “Supporto Logistico Proiettabile”. Costituisce in favore della grande Unità pluriarma Gruppi di Supporto di Aderenza a supporto dei complessi tattici di manovra anche in *framework* con le Compagnie Supporto Logistico dei Reggimenti pluriarma della Grande Unità. Il Reggimento è chiamato a fornire il proprio supporto alle unità di manovra della Brigata in tutte le fasi del ciclo operativo, con particolare riferimento alle operazioni e alle esercitazioni a cui la Brigata “Sassari” è chiamata a partecipare, svolgendo le attività logistiche abilitanti per la manovra.



CAEREMONIAE

rubrica su
ricorrenze,
feste e
cerimonie
militari



107° ANNIVERSARIO DELLA BATTAGLIA DEGLI ALTIPIANI

FESTA DELL'ARMA TRASPORTI E MATERIALI

di Ten. tramat Angelo D'Amore

Il 19 maggio 2023 è stata celebrata, presso la storica sede della caserma "Giuseppe Rossetti" in Cecchignola, la festa dell'Arma dei Trasporti e Materiali (TRAMAT).

La lunga e gloriosa tradizione della nostra Arma viene annualmente celebrata, ma è quotidianamente rinnovata e valorizzata dalle numerose attività e missioni, svolte silenziosamente e senza clamore, sia in Patria che all'estero, non solo dagli Autieri in servizio, ma anche da quelli che continuano a servire la Patria dopo il congedo, come ad esempio i Volontari del servizio di Protezione Civile dell'Associazione Nazionale Autieri d'Italia. Proprio in questi giorni, i Volontari ANAI stanno prestando soccorso alle popolazioni alluvionate dell'Emilia Romagna, con grande abnegazione e spirito di servizio. Da evidenziare che le squadre dell'ANAI sono state tra le prime a intervenire nelle zone



Celebrazione della festa dell'Arma TRAMAT: i Reparti schierati; sotto: il Medagliere dell'Associazione Nazionale Autieri d'Italia e le rappresentanze delle Sezioni ANAI intervenute

più colpite dal drammatico evento. Noi Autieri celebriamo la nostra ricorrenza a ridosso del 22 maggio, perché tra il 19 ed il 22 maggio del 1916 si svolse, sugli altipiani vicentini (attuale altopiano di Asiago),

una durissima battaglia, che vide i primi conduttori militari protagonisti della manovra strategica. In quei giorni, i primi reparti automobilistici dell'Esercito movimentarono rapidamente una grande quantità di uomini e materiali, contribuendo così a una svolta decisiva, che portò l'Italia alla vittoria finale nella Grande Guerra. Infatti, in quel drammatico frangente, il nostro Esercito fu costretto a effettuare uno straordinario movimento di truppe e di materiali, per spostare le unità dislocate sul fronte Est e contrastare l'offensiva dell'Esercito austro-ungarico, che stava dilagando dal Nord-Est (fronte trentino), per attuare la cosiddetta *Strafexpedition* (spedizione punitiva). La lungimirante azione nemica prevedeva di invadere l'Altopiano di Asiago, per poi continuare l'avanzata con una manovra di aggiramento; l'obiet-





La Bandiera di Guerra dell'Arma TRAMAT; la Musica di Ordinanza dell'Arma TRAMAT; il Comandante Logistico dell'Esercito e il Comandante dell'Arma TRAMAT passano in rassegna lo schieramento; esercizio dinamico di guida veloce nel piazzale della Caserma "Rossetti"; sotto: passaggio del Medagliere ANAI

tivo finale consisteva nell'arrivare fino alla pianura padana. Il rischio, per i nostri Reparti schierati a Est, era quello di essere aggirati e chiusi in una "morsa" mortale. In questa cruciale occasione, fondamentale per il prosieguo del conflitto fu l'apporto delle prime unità di trasporto della storia dell'Esercito Italiano, che dimostrarono una, inimmaginabile per l'epoca, valenza strategica e contribuirono ad arrestare il nemico. Con la loro professionalità, il loro spirito di sacrificio e la loro abnegazione, i pionieri dell'Arma TRAMAT permisero alle nostre truppe di rischierarsi, ponendosi come argine contro il dilagare delle forze nemiche e impedendone l'avanzata.

Ed oggi l'ANAI e tutta l'Arma Trasporti e Materiali festeggia tale ricorrenza, con l'orgoglio e la commozione di sempre. Molti di noi si sono infatti commossi durante la celebrazione della nostra storia, delle nostre radici e delle nostre tradizioni.

Alla nostra festa erano presenti moltissime alte Autorità civili e militari, tra i quali il Ten.Gen. Gerardo Restaino, Presidente dell'ANAI, il Gen. C.A. Mauro D'Ubaldi, Comandante Logistico dell'Esercito, il Ten.Gen. Sergio Santamaria, Comandante dell'Arma Trasporti e Materiali, il Magg.Gen. Claudio Totteri, Comandante del Centro di Formazione Logistica Interforze, il Brig.Gen. Roberto Nardone, Comandante dei Supporti Logistici dell'Esercito e il Brig.Gen. Pietro Barbera, Capo Reparto Trasporti del Co-

mando TRAMAT, da cui dipende la Scuola Trasporti e Materiali. Sono stati schierati su viale Alati: la gloriosa Bandiera di Guerra dell'Arma Trasporti e Materiali, il Labaro e il Medagliere ANAI, la Banda della Scuola TRAMAT, un Reggimento di Formazione e una rappresentanza di Allievi Ufficiali di Complemento in congedo, che hanno peraltro sfilato con invidiabile piglio, entusiasmo e marzialità. Il Reggimento di Formazione era comandato dal Col. tramat Lorenzo Latini, affiancato dal vicecomandante Ten.Col. tramat Maurizio Maltese, ed era composto da quattro Compagnie dell'8° Rgt. Trasporti "Casilina", dell'11° Rgt. Trasporti "Casilina", del 6° Rgt. Logistico di Supporto Generale, e di personale misto della Scuola TRAMAT e del Reggimento di

Manovra Interforze. Era inoltre schierato il Gonfalone della città di Piacenza, sede del Polo di Mantenimento Pesante Nord e una rappresentanza di Ufficiali e Sottufficiali della Scuola e dell'Arma TRAMAT.

Ha seguito la cerimonia da remoto, in collegamento da Shama in Libano, una rappresentanza del Reggimento Logistico "Folgore", che nel Teatro di Operazioni svolge la funzione di *Italian National Support Element* presso la base Millevoi, sede del Comando del Settore Ovest (*Sector West*) di UNIFIL (*United Nation Interim Force in Lebanon*), missione ONU a guida italiana.

Le avverse condizioni meteorologiche non hanno minimamente influito sull'ottimale riuscita dell'evento e non hanno limitato l'afflusso degli ospiti e dei partecipanti sugli spalti, accorsi numerosi, con l'interesse e l'entusiasmo di sempre.

Dopo l'afflusso delle truppe, alla cadenza dei brani eseguiti dalla Banda della Scuola TRAMAT, ha preso la parola il Ten.Gen. Sergio Santamaria, che ha voluto innanzitutto "inchinarsi" di fronte alla nostra Bandiera di Guerra e poi ricordare gli Autieri caduti, mutilati o feriti nell'adempimento del loro servizio. Ha quindi rivolto un commosso saluto ad alcuni genitori di questi eroi, che erano presenti sugli spalti. Ha poi sottolineato l'importanza della logistica, che non ambisce a essere la branca dell'arte militare più importante delle altre, ma ha ribadito che le nostre unità, in qualità di *Combat Service Support*, devono avere pari dignità rispetto alle altre unità *Combat* (es. Fanteria e Cavalleria) e *Combat Service* (es. Artiglieria, Genio e Trasmissioni), e devono con queste integrarsi in una sinergia perfetta, come se fossero elementi della stessa banda musicale.





Il Gen. Santamaria ha poi evidenziato la straordinarietà, la complessità, e l'eterogeneità della logistica moderna, che non può più essere "rustica" e speditiva, ma che richiede altresì un livello di preparazione e specializzazione elevatissimo, soprattutto nel campo dell'informatica e dell'ingegneristica avanzata, per poter mantenere in efficienza mezzi e sistemi d'arma sempre più sofisticati e complessi, come quelli attualmente in servizio presso la Forza Armata e quelli di prossima intro-

duzione. Ha infine auspicato che, all'ottimizzazione della logistica del futuro, concorrano tutti, Forze Armate e Industria civile, soprattutto con piani pluriennali relativi alla fornitura di ricambi e con un continuo travaso di *expertise*, che garantisca un ottimale e costante livello di efficienza dello strumento operativo.

Ha preso poi la parola il Comandante Logistico dell'Esercito, Gen. C.A. Mauro D'Ubaldi, che ha voluto esprimere il suo apprezzamento per l'opera prestata quoti-

dianamente, in Patria e all'estero, dalle unità dell'Arma TRAMAT. La festa è proseguita con uno straordinario esercizio dinamico di guida veloce e sicura, che ha messo in luce l'altissimo livello professionale del personale istruttore della Scuola TRAMAT. La cerimonia si è conclusa con lo sfilamento delle truppe davanti alle tribune, quindi con gli abbracci e i saluti di rito e con la promessa di rinnovare il rito della nostra festa l'anno prossimo, con lo stesso entusiasmo di sempre.

FESTA DELL'ARMA TRAMAT PRESSO IL 33° REGGIMENTO SUPPORTO TATTICO E LOGISTICO "AMBROSIANO"

di Brig.Gen. (ris) Francesco Lo Iacono

In onore agli Autieri Caduti per la Patria si è svolta la breve, ma significativa, cerimonia di deposizione di una corona d'alloro, a cui è seguita la celebrazione della Santa Messa presso la Chiesa della Beata Vergine Maria Immacolata, sita all'interno della Caserma "Ugo Mara" di Solbiate Olona (VA).

Per l'occasione il Col. Valerio Fassi,

Comandante del Reggimento, per suggellare il legame istauratosi tra gli Autieri d'Italia e l'Unità, che per ben 76 anni era stata accolta presso la Caserma "Montello" di Milano, ha voluto al suo fianco il Brig.Gen. (ris)

Lo Iacono, Presidente della Sezione ANAI di Milano, Primogenita dell'Associazione, accompagnato dal Brig. Gen. (ris) Luigi Peduto, il Gen.B. Giuseppe Scuderi, Comandante della Brigata di Supporto al HQ NRDC-ITA ed il Sottufficiale di Corpo 1° Lgt. Martino Felice Squadrone. Ricordiamo che il "33° Reggimento Tattico e Logistico Ambrosia-



Sopra: Caserma "U. Mara" di Solbiate Olona: deposizione di una corona d'alloro al monumento agli Autieri Caduti; a sin.: resa degli onori da parte delle autorità presenti



no", è erede e custode della Bandiera di Guerra del 33° Reggimento Logistico "Ambrosiano". Tra l'ANAI e il reggimento si è creato uno straordinario legame affettivo, che unisce in maniera sinergica il personale in servizio e quello in congedo.

FESTA DELL'ARMA TRAMAT AL REGGIMENTO LOGISTICO "TAURINENSE"

Il Reggimento Logistico "Taurinense" ha celebrato, il 26 maggio 2023, il 107° anniversario della Battaglia degli Altipiani e Festa dell'Arma Trasporti e Materiali, alla presenza del Comandante della Brigata Alpina "Taurinense" Gen. Nicola Piasente, dei Sindaci del Comune di Rivoli, Rosta e Collegno.

Due sono stati gli appuntamenti principali: il primo in Piazza Martiri a Rivoli, durante il quale è stata deposta una corona di alloro al monumento ai Caduti di tutte le guerre; il secondo presso la Caserma "M. Ceccaroni", dove ha avuto luogo una sobria ma significativa cerimonia militare alla presenza della Bandiera di Guerra del

Reggimento decorata di una Croce d'Argento al Valor Militare, concessa per il soccorso alla popolazione civile durante il periodo della pandemia COVID-19. Per la cerimonia è stata schierata un'unità di formazione, composta da personale in armi del Reggimento Logistico "Taurinense".

I militari del Reggimento sono impegnati su più fronti, quali: il mantenimento dell'ordine pubblico, con partecipazione diretta all'operazione



"Strade sicure", le missioni fuori area e il supporto logistico alle unità operative della Brigata "Taurinense".





GLI AUTIERI D'ITALIA ALLA PARATA PER LA FESTA DELLA REPUBBLICA

CAEREMONIAE

 rubrica su
ricorrenze,
feste e
cerimonie
militari

di Ten. tramat Angelo D'Amore

Per la Festa della Repubblica 2023, erano presenti alla parata del 2 giugno a Roma tutte le più alte cariche dello Stato, prima tra tutte il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, il Presidente del Consiglio Giorgia Meloni e il Ministro della Difesa Guido Crosetto.

Le celebrazioni si sono aperte con la cerimonia solenne dell'alzabandiera, tenuta presso l'Altare della Patria, e l'omaggio al Milite Ignoto da parte del Presidente della Repubblica. Quindi ha avuto luogo il passaggio delle Freccie Tricolori, tra l'entusiasmo generale di tutti i presenti con il naso all'insù.

Infine, è arrivato il momento, sempre molto atteso da tutti, della splendida ed emozionante sfilata dei reparti ai Fori Imperiali, tra cui la Banda dell'Arma Trasporti e Materiali, tra gli applausi generali. La Festa della Repubblica Italiana è la giornata celebrativa istituita per ricordare la nascita della nostra Repubblica. Si festeggia ogni anno il 2 giugno, perché questa è la data del referendum istituzionale del 1946, con il quale si scelse la forma dello Stato repubblicano, in luogo di quello monarchico.

Alla parata era presente una rappresentanza dell'Associazione Nazionale Autieri d'Italia, con il suo Presidente Ten.Gen.



Festa del 2 giugno: il Presidente della Repubblica saluta le Associazioni d'Arma dalla Lancia Flaminia presidenziale; il Medagliere ANAI, il Presidente Nazionale e una rappresentanza di Autieri sfilano alla parata lungo Via dei Fori Imperiali

Gerardo Restaino, accompagnato dal Colonnello Andrea Varesi e dal 1° Luogotenente Paolo Ballarini. La rappresentanza ha portato in parata, con grande orgoglio, il glorioso Medagliere dell'Associazione. Inoltre, un gruppo di Autieri della Sezione ANAI di Roma, con la nostra elegante divisa associativa e le mostrine nerazzurre, ha sfilato con fierezza nella Compagnia di formazione di ASSOARMA. Non dimentichiamo che la parata ai Fori Imperiali venne ripristinata (attraverso la legge del 14 novembre 2000) da un insigne Autiere, il nostro amato e indimenticato Presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi, dopo che da anni era stata abolita ed era pressoché caduta nell'oblio.

Grazie Presidente, per avere restituito la parata agli italiani e aver rinvigorito l'orgoglio nazionale!



Il Presidente Carlo Azeglio Ciampi (con la bustina da Autiere) che, nel 2000, ripristinò la parata ai Fori Imperiali per la festa della Repubblica



DE SUBITIS

rubrica di
protezione
civile e
sicurezza
emergenziale



LA PROTEZIONE CIVILE ANAI

di Brig.Gen. Silvio Sebbio

NELLE ZONE DELL'ALLUVIONE IN EMILIA ROMAGNA

La Protezione Civile dell'Associazione Nazionale Autieri d'Italia (ANAI) è sempre in prima linea e al servizio del Paese nelle situazioni più drammatiche e, dai primi giorni di maggio, anche durante la terribile alluvione che ha colpito l'Emilia Romagna, mettendo in ginocchio alcune zone del Bolognese e del Ravennate e, in particolare, la zona intorno a Faenza, cittadina pesantemente colpita dall'evento. A Faenza la popolazione e il personale intervenuto in soccorso hanno cercato di portare in salvo oggetti, elettrodomestici, vestiario e mobili rovinati dall'acqua.

L'Associazione Nazionale Autieri d'Italia, con il servizio di Protezione Civile garantito dalle sue Sezioni territoriali, è intervenuta prontamente.

Solo l'11 maggio hanno fatto rientro alla base le squadre della Protezione Civile delle Sezioni ANAI di Lucca e Garfagnana, che dal 5 maggio operavano nella zona di Faenza, tra le più colpite dall'alluvione.

Sono state giornate impegnative per il personale intervenuto, di intenso e faticoso lavoro a sostegno delle famiglie colpite. Si è proceduto a svuotare le cantine allagate e a liberare le case dal fango.



Il **Brig.Gen. Silvio Sebbio** è nato a Roma, e ha frequentato il 77° Corso AUC e il 158° Corso presso l'Accademia Militare di Modena. Ha prestato servizio presso il Reggimento Artiglieria a Cavallo, la Scuola di Fanteria di Cesano, l'8ª Officina Riparazioni dell'Esercito (O.R.E.) e il Comando dei Servizi Trasporti e Materiali presso il Comando Logistico dell'Esercito. Ha comandato l'11° Btg. Tra. "Flaminia", il 10° Rgt. Tra. e ricoperto l'incarico di Direttore dell'8° CERIMANT. Ha conseguito la Laurea in Tecnologie Industriali Applicate e ha frequentato il Master in Geopolitica. Dal 2012 è transitato nella "riserva" e fornisce il suo contributo per l'Associazione Nazionale Autieri d'Italia, seguendo il settore della Protezione Civile.





Tra i primi a intervenire sul luogo, ci sono stati appunto gli uomini delle Sezioni ANAI di Lucca e Garfagnana, due squadre della Regione Toscana attivate prontamente e facenti parte della Colonna Mobile Nazionale dell'ANAI. Dopo giorni di intenso e ininterrotto lavoro, le due squadre sono state sostituite il 10 maggio, nell'area di intervento, dalle Sezioni ANAI della Lombardia, quella di San Bassano e Crema in particolare. Le due Sezioni intervenute immediatamente dopo l'alluvione hanno operato a Faenza centro, impiegando pompe idrovore, elettropompe e generatori in dotazione. La zona era completamente priva di energia elettrica, e il lavoro è consistito nel liberare i locali seminterrati o gli scantinati dall'acqua, rimuovere il fango e aiutare i residenti a liberare i locali dalla mobilia ormai inservibile.

In seguito hanno operato nell'area di intervento i Volontari dei Gruppi ANAI di Cleto e Napoli, oltre a quelli di Toscana e Lombardia; questo a testimoniare che l'Associazione è sempre



I Gruppi di Protezione Civile delle Sezioni ANAI di Cleto, Crema, Garfagnana, Lucca, Napoli e San Bassano intervengono con i mezzi in dotazione nella zona di Faenza (Ravenna)



presente e pronta a operare nei momenti d'emergenza!

Oltre alle attrezzature presenti sin dall'inizio dell'emergenza, sono stati utilizzati l'autocarro Iveco ACL 90, con cisterna da 3000 litri per l'acqua potabile e lance idranti per il lavaggio delle parti fangose. Un particolare plauso va alla nostra Sala Operativa, che sin dalle prime ore dell'emergenza ha operato in stretta collaborazione con il Dipartimento

della Protezione Civile e l'Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile della Regione Emilia-Romagna per consentire che l'impiego dei nostri volontari fosse il più possibile aderente alle necessità della popolazione.

L'operato di questi uomini, sempre al servizio degli altri e del Paese con immenso spirito di sacrificio e abnegazione, suscita in tutti noi un profondo sentimento di ammirazione e gratitudine.

Un ringraziamento particolarmente sentito viene indirizzato dal nostro Presidente Gerardo Restaino a tutto il personale impegnato nell'intervento.





EXERCITATIO ET DISCIPLINA

rubrica su
addestramento
ed esercitazioni
militari

ESERCITAZIONE MULTINAZIONALE IN AMBITO NATO CONNECTED LOGISTICIAN 2024

di Ten.Col. CC Gaetano Gargiulo



In un'ottica squisitamente militare la Logistica è stata da sempre definita come "la scienza della pianificazione e at-

tualizzazione della movimentazione e mantenimento delle forze", e nel corso del tempo si è dotata di strumenti atti a migliorare la sua pianificazione, la sua gestione sul campo e, in ultima analisi, la sua efficacia complessiva, in vista del raggiungimento dell'obiettivo finale, quello che strategicamente viene definito come *End state* militare. Contestualmente al progredire delle innovazioni scientifiche e tecnologiche, anche la Logistica nel suo complesso si è adeguata, in particolare sotto il profilo della sua ingegnerizzazione e soprattutto sotto quello della necessaria informatizzazione. Infatti, oggi più che mai, in scenari sempre più variabili, con cambiamenti repentini e a volte imprevedibili, la Logistica militare deve imprescindibilmente fondarsi sull'immediatezza e sulla tempestività dell'attivazione di uomini, mezzi e risorse di vario tipo, nonché sul soddisfacimento di tutte le necessità idonee a supportare il successivo impegno in Teatro operativo, a se-

conda delle mutevoli e spesso imprevedute esigenze, e tutto ciò non può prescindere dai sempre più complessi sistemi informatici esistenti.

Quando si pensa alla Logistica, sull'onda dei ricordi delle grandi guerre combattute nel Novecento, il pensiero vola naturalmente alla predisposizione delle armi e dei mezzi da combattimento, dai carri armati, alle navi o agli aerei, ai mezzi di trasporto per i movimenti delle truppe, ai più disparati materiali, dai sistemi d'arma o di munizionamento agli equipaggiamenti di vario tipo, fino ai supporti più "tattici" e minimali, inclusi quelli per il vettovagliamento.

Nel terzo millennio, il Sistema integrato della Logistica è passato da un supporto logistico militare pesante e statico, con ingenti scorte di magazzino, autoreferenziale e basato su stabilimenti militari specializzati per materia o funzioni, tipico della Guerra Fredda, a un sistema cosiddetto di *Just in time*, snello, dinamico e reattivo, aperto al mondo produttivo, fondato su scorte di magazzino minime o nulle e su una stretta collaborazione con l'Industria nazionale e internazionale alleata, e la sua capacità di produrre *on demand*, riformando rapidamente in ogni parte del mondo.



Il Ten.Col. CC Gaetano Gargiulo, classe 1969, è in servizio al Ce.FLI dal 2014. Ufficiale Addetto al Dipartimento Studi e Sviluppo Normativa. Laureato in Giurisprudenza ed in Informazione Editoria e Giornalismo.

Ma la vera sfida è attualmente quella del passaggio dal citato *Just in time*, che tende ad azzerare le scorte e che utilizza varie metodiche finalizzate a migliorare sia la produzione che il rifornimento, al *Sense and Respond* in cui una determinata esigenza logistica non deve essere necessariamente manifestata e comunicata dall'uomo sul campo, ma viene recepita da tutta la "rete" in tempo reale e dalla stessa processata rapidamente, in aderenza alle effettive esigenze operative.

In questo processo innovativo di natura strategica, gli applicativi e i sistemi informatici, nonché i correlati software sono gli indiscussi protagonisti, e fra essi spicca certamente ormai da anni il LOGFAS, il software logistico gestionale utilizzato in ambito NATO, ampiamente rodato e aggiornato, giunto alla sua ottava revisione; LOGFAS è l'acronimo di *Logistic Functional Area Services*, un moderno ed efficiente sistema che garantisce l'interoperabilità fra le varie strutture e i diversi reparti della NATO, per quanto concerne la delicata e sempre più "strategica" branca della



logistica, come l'esperienza bellica ucraina sta purtroppo dimostrando.

In estrema sintesi il LOGFAS è la suite di strumenti che supportano i processi logistici della NATO per il movimento strategico e il trasporto, la pianificazione e l'esecuzione del dispiegamento multinazionale, la pianificazione dei movimenti in Teatro e la pianificazione del sostegno: si tratta di uno strumento versatile e soprattutto interoperabile, ovvero utilizzato congiuntamente ed in maniera standardizzata da tutti i Paesi dell'Alleanza Atlantica, ed è sviluppato, mantenuto e supportato dal *Service Support and Business Application* della NATO Communications and Information Agency, la NCIA.

Nell'ambito nazionale il Ce.FLI opera da anni nel settore della formazione logistica interforze e rappresenta il principale punto di riferimento nazionale in materia, sviluppando corsi ed indirizzando gli studi per istruire il personale dell'intero comparto della Difesa sulle procedure logistiche interforze, nazionali, ma anche relative alla NATO e all'Unione Europea, nonché sulle più evolute tecniche di ingegneria logistica e gestionale allo scopo di fornire una qualificazione superiore nel settore della Logistica interforze. In tale contesto, il Ce.FLI organizza sistematicamente, tra gli altri, i corsi *LOGFAS Fundamentals and Data Operator*, *LOGFAS Staff Officer*, *LOGFAS Strategic Deployment and Movement Planning (ADAMS Operator)*, *LOGFAS Movement Execution and Coordination (EVE Operator)* e *LOGFAS Operational Movement Planning (COR-SOM Operator)*, tutti ispirati alla definizione del *Force Profile* e alla pianificazione del sostegno, tramite la configurazione dei parametri e la simulazione e la previsione dei requisiti, alla Pianificazione della distribuzione, con una definizione dettagliata del piano di distribuzione e soprattutto alla configurazione dei movimenti e degli asset, all'Esecuzione della distribuzione, con la visualizzazione dei tempi di esecuzione delle



missioni ed il tracciamento dei movimenti in tempo reale, ed infine con un'attività di Report logistico ed una conseguente valutazione logistica a livello operativo.

In tale contesto, il Ce.FLI, quale unico nella formazione logistica interforze a livello nazionale, opera da tempo – grazie anche ad uno specifico accordo in materia di formazione ed addestramento logistico – in cooperazione con il *Multinational Logistics Coordination Centre (MLCC)*, con sede a Praga, punto cardine per la formazione logistica in ambito NATO.

Il MLCC ha organizzato l'esercitazione multinazionale Connected Logistician 2024 – nome in codice COLO24 – coinvolgendo il Ce.FLI quale membro del *Core Planning Team*,

Lezioni per l'apprendimento della suite LOGFAS che supporta i processi logistici della NATO per la pianificazione e l'esecuzione del dispiegamento multinazionale in Teatro Operativo

ovvero il Comitato esecutivo dell'intera esercitazione; questa sarà "100% LOGFAS based": in altri termini, si tratterà di un'esercitazione relativa alla pianificazione ed esecuzione di una complessa operazione logistica a livello strategico-operativo, ma svolta senza il materiale dispiegamento delle forze, per ovvie esigenze di economicità, tramite una "simulazione" tecnicamente denominata *Command Post (CPX) Computer Assisted (CAX)*.

Dopo l'analisi e la valutazione dello svolgimento dell'esercitazione, al fine di proporre il miglioramento della formazione nello strategico ambito LOGFAS, saranno discussi i risultati ottenuti, che saranno certamente utili per gli ulteriori sviluppi e aggiornamenti del software in argomento. L'esercitazione in questione si terrà nel prossimo anno presso il JLSG – acronimo di *Joint Logistic Support Group – Coordination and Training Centre* di Garlstedt, in Germania.

A dare l'avvio alle attività correlate allo svolgimento dell'esercitazione sarà una riunione propedeutica del *Core Planning Team*, ospitata dall'Italia, dove il Ce.FLI farà gli onori di casa, che si terrà nel mese di maggio di quest'anno a Lampedusa, a cui parteciperanno circa venti membri qualificati provenienti dai Paesi partecipanti all'esercitazione.





Iveco - Oto Melara

Società Consortile a r.l.

La Società Consortile Iveco-Oto Melara (CIO) nasce nel 1985 con partecipazione paritetica di Iveco Defence Vehicles, azienda di Iveco Group, e dell'ex OTO Melara, attualmente Leonardo S.p.A. All'interno del Consorzio, l'Iveco Defence Vehicles ha la piena responsabilità di tutte le componenti veicolari (motore, cambio, sospensioni ecc.), dello scafo e dell'integrazione finale dei veicoli ruotati mentre Leonardo è responsabile dei sistemi d'arma, dei sistemi di visione, di comunicazione comando e controllo dei veicoli ruotati e cingolati, dello scafo e dell'integrazione finale dei veicoli cingolati. Entrambe le società hanno eccellenti competenze nell'ambito della protezione contro il fuoco diretto, antimina ed anti improvised explosive device (IED), ovvero ordigni esplosivi non convenzionali.





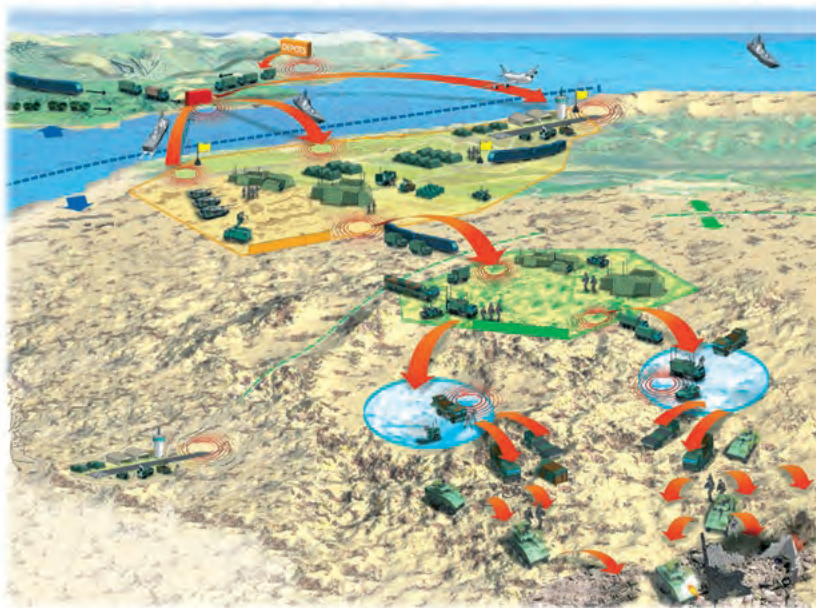
L'ETICHETTA LOGISTICA

Tool imprescindibile per la funzione *cargo track & trace* del trasporto strategico intermodale, anche nelle operazioni militari

di Ten.Col. tramat Marco Paccioj

ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ
ΤΕΧΝΗ

rubrica
di Logistica



Le caratteristiche delle operazioni militari internazionali del tipo *Crisis Response Operations* (CRO) e *Peace Support Operations* (PSO) le rendono potenzialmente eseguibili in ogni parte del globo terrestre e, per questo, impongono una inevitabile correlazione tra le attività di movimentazione strategica, essenziale per la proiezione di una forza, e le capacità di tracciamento dei rifornimenti inviati ai Contingenti dalla Madrepatria, a cura degli Enti logistici dislocati nelle diverse aree della Penisola.

La travolgente evoluzione tecnologica che ha ormai impattato nella società civile, senza possibilità di ritorno, condiziona, giocoforza, anche l'organizzazione delle operazioni militari all'estero dove, per ottenere una distribuzione efficace dei materiali destinati alle forze proiettate, sono richiesti tempismo, sicurezza e puntualità tali da imporre l'utilizzo di dispositivi abilitanti al costante monitoraggio dei carichi, attraverso informazioni automatiche tracciabili lungo tutto l'arco della spedizione.

I depositi e gli stabilimenti militari che effettuano l'invio dei rifornimenti (*Supplier*) debbono essere, infatti, posti in condizione di utilizzare e gestire un pertinente sistema di *Asset Tracking* – anche mutuabile dal parallelo settore dell'industria privata – che sia implementabile lungo la complessa catena logistica della spedizione e attraverso cui poter celermente risalire all'identità dell'Ente “mittente” e “destinatario”. L'obiettivo comune è quello di adottare

le migliori soluzioni, volte a soddisfare le esigenze delle Unità di destinazione ed a realizzare la massimizzazione del risparmio dei costi, insieme all'incremento della velocità dei flussi logistici.

Il *tool informativo* che può garantire i vincolanti presupposti di programmazione del trasporto, anche in forma strategica, è la cosiddetta etichetta logistica (o codice di tracking), standard internazionale che permette la tracciabilità e la rintracciabilità delle merci, nonché l'identificazione delle Organizzazioni ad esse collegate. Grazie a tale strumento di codificazione, ormai in uso consolidato tra i grandi spedizionieri commerciali e nelle pubbliche Istituzioni (ad es. le Forze Armate), è infatti possibile inserire diverse informazioni automatizzate che riconducono a dati rilevanti che contraddistinguono la merce quali: l'identificazione del mittente, il lotto di produzione, il numero seriale del materiale, il peso in Kg, gli snodi di transito, la destinazione finale, ecc.

L'informazione risolutiva del dispo-

sitivo è costituita dal *Serial Shipping Container Code* (SSCC) ovvero il numero seriale univoco, assegnato al materiale in spedizione, che identifica ogni singola Unità di Trasporto Intermodale (UTI) movimentata (e.g. il container ISO, il pallet, la cassa mobile, il semirimorchio condizionato, ecc.).

Il SSCC rappresenta essenzialmente un codice identificatore, di lunghezza fissa, caratterizzato da 18 cifre che non contiene elementi di classificazione. La suddivisione delle codifiche in esso contenute, è differenziata nella modalità che segue: *Extension Digit* (cifra di ampliamento iniziale) assegnato dall'utilizzatore; *Organization/Company Prefix* (prefisso identificativo dell'Organizzazione/Azienda mittente) attribuito dall'organizzazione EAN/UCC del Paese di appartenenza; *Serial Reference Number* (numero seriale di riferimento) utilizzato e conferito dall'utilizzatore; *Check Digit* (cifra di controllo finale): numero che viene calcolato secondo l'algoritmo del codice EAN/UCC.





La forma di codificazione utilizzata, per la sua traduzione in Codice a Barre, si serve del tipo GS1-128 di base strutturato secondo lo standard EAN/UCC-128. Quest'ultimo, riproduce il sistema per la trascrizione codificata *worldwide* dei prodotti, di cui l'associazione "INDICOD-ECR" cura, per Italia, la corretta diffusione dei numeri univoci, autorizzati e legittimi, associati ai codici EAN/UCC quali simboli di codificazione maggiormente diffusi.

Per completare il formato del Codice a Barre, alla codifica descritta viene associato un cosiddetto *Application Identifier* (AI) come primo elemento delle informazioni numeriche contenute nella stringa che, nel caso del codice modello SSCC, è indicato con (00).

Lo standard, così composto, permette di fornire notizie utili all'identificazione della singola UTI, la quale, rappresentando il manufatto primario creato per il condizionamento dei carichi nel trasporto intermodale ovvero per il loro immagazzinamento, può essere gestita attraverso la filiera logistica in funzione dell'individuazione del suo contenuto, risalendo a diverse tipologie di

informazioni (tipo di imballaggio, data di invio del tipo di materiale, mittente, spedizioniere, destinatario).

L'etichetta logistica, inoltre, contiene indicazioni che caratterizzano le dimensioni dell'UTI nonché dati di varia natura, quali il numero seriale del prodotto, il codice EAN del contenitore

(eventualmente da rendere), il prezzo per unità di misura. Il SSCC può essere ancora riutilizzato fino a dodici mesi dopo la rottura/distribuzione dell'UTI a cui era stato originariamente associato. Così, i dati si rivelano di estrema utilità per l'attuazione di procedure funzionali al ritiro dei materiali a cura dei "Destinatari", siano essi nazionali ovvero, in caso di operazioni militari, appartenenti a coalizioni multinazionali, alleanze (e.g. NATO) e organizzazioni internazionali (i.e. ONU, UE, UA, LA, ecc.).

Nel contesto descritto, il *layout* dell'etichetta logistica supporta il processo della filiera del trasporto strategico, raggruppando le informazioni automatizzate in tre macro sezioni: l'Ente a cui appartiene il materiale, l'Ente di destinazione, nazionale oppure estero, anche nei Teatri di Operazione) e l'Organismo nazionale preposto all'attività di gestione del transito (definita RSOI nell'organizzazione militare) oppure, per l'outsourcing aziendale, identificabile con gli Operatori economici che appaltano la fornitura dei servizi di trasporto all'Amministrazione Difesa. L'ordine delle sezioni, dall'alto in basso, è: spedizioniere, destinatario e mittente.

Nell'applicabilità del sistema di codificazione standardizzato, uno dei principali vantaggi dell'utilizzo del SSCC è la corretta gestione delle movimentazioni lungo la tratta completa del trasporto strategico.

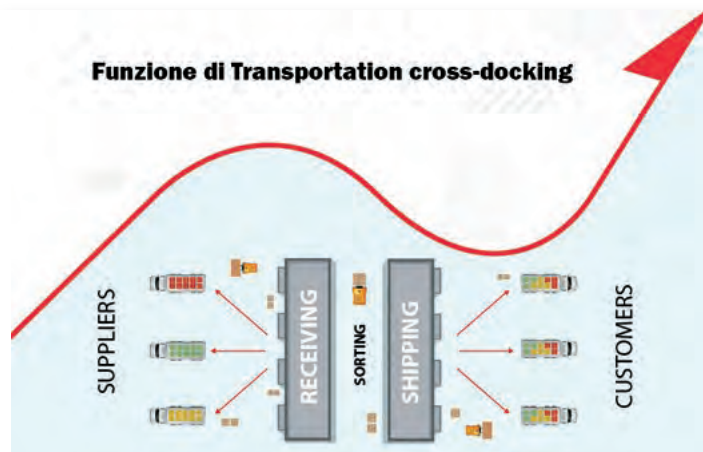
La lettura, mediante scanner, del SSCC sull'etichetta logistica consente di seguire e rintracciare le sin-



Ten.Col. Marco Paccoj. Ufficiale superiore dell'Arma dei Trasporti e Materiali dell'Esercito Italiano, è nato a Roma il 14 aprile 1969. Ha frequentato il 138° corso AUC presso la Scuola Trasporti e Materiali dell'Esercito. Transitato nel servizio permanente, nel 1994 viene assegnato al 14° Battaglione Trasporti "Flavia" in Montorio Veronese (VR). Nel 2008 viene reimpiegato al Comando Operativo di Vertice Interforze, dove permane fino al 2017, prendendo parte a numerose missioni internazionali. Nel 2017 viene assegnato alla Rappresentanza Militare Italiana Interforze presso il Movement Coordination Centre Europe (MCCE) di Eindhoven (Paesi Bassi). Nel 2020 assume l'incarico di Capo Sezione Movimenti e Trasporti presso l'Ufficio MOTRA del Comando Trasporti e Materiali dell'Esercito, tuttora in atto. Laureato in Scienze Politiche, ha conseguito la laurea Specialistica in Relazioni Internazionali e il Master universitario di II livello in "Geopolitica e Sicurezza Globale".

gole UTI, fornendo un collegamento fra il movimento fisico del materiale ed il relativo flusso di informazioni. Attraverso tale metodo viene offerta l'opportunità di realizzare un'ampia gamma di applicazioni quali, ad esempio, la funzione di *Transportation cross-docking*, l'inoltro delle spedizioni, il ricevimento automatizzato.

Tra le tante possibili, il *Transportation cross-docking* è un'operazione per cui il materiale, che arriva da più destinazioni, viene scaricato e, almeno in parte, ricaricato direttamente su altri mezzi di trasporto senza sosta a terra, neanche ridotta, per minimizzare le mani-





polazioni. Può avvenire in un nodo nel quale convergono molte linee di trasporto, che scambiano, fra loro, parte del carico (ad es., nell'ambito delle operazioni militari, assunto tale connotato le c.d. "Aree Logistiche di Transito", zone intermedie attraverso cui i carichi vengono movimentati lungo la rotta verso i Teatri Operativi).

Ciò richiede, comunque, un perfetto coordinamento dei flussi in ingresso e uscita, attività quest'ultima molto complessa da realizzare.

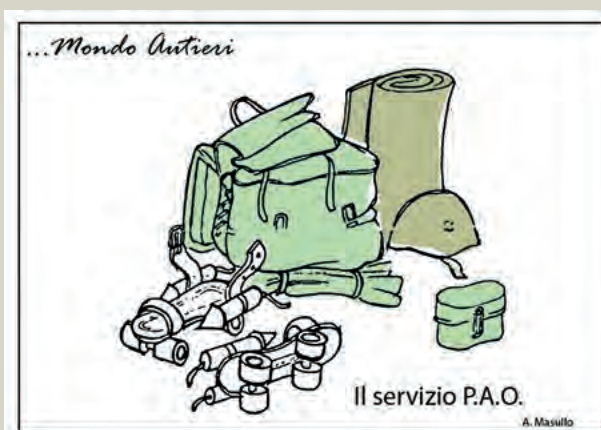
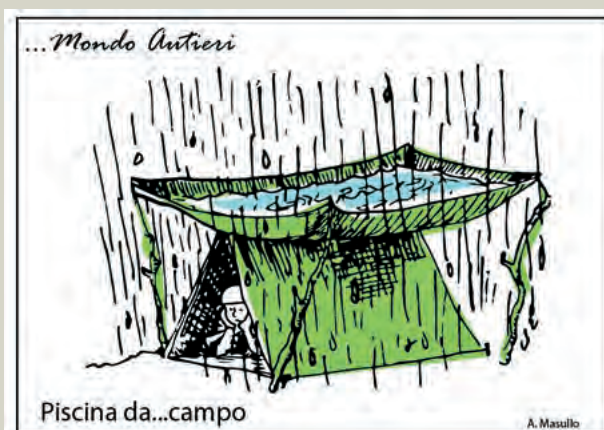
Anche in un *transit point* multimodale si esegue un'operazione di *cross-docking*, ma usualmente tale definizione è riservata alle opzioni in cui si arriva con una modalità di trasporto (ad es. autotreni) e si riparte con la stessa, non uti-

lizzando pertanto altre tipologie di veicoli. In relazione, invece, alla conoscenza anticipata delle caratteristiche del carico, un ulteriore guadagno di efficienza viene ottenuto integrando l'etichetta logistica EAN/UCC-128 con la trasmissione elettronica di dati attraverso il *Despatch Advice* (DESADV) o avviso di spedizione. Nelle operazioni militari, ciò avviene dall'Unità mittente all'Unità di gestione del transito (definita *Reception, Staging and Onward Movement and Integration-RSOI* in ambito internazionale militare). Al momento della ricezione, quindi, sarà sufficiente leggere il codice SSCC per reperire l'avviso di spedizione elettronico contenente le informazioni relative all'UTI ricevuta. Il flusso ottimizzato e

sincronizzato degli elementi informativi automatizzati insieme ai materiali, consente dunque di ridurre drasticamente gli errori al momento della presa in consegna dei prodotti, rende più preciso lo scambio dei dati e comprime notevolmente i tempi di movimentazione.

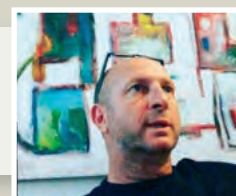
Utilizzando il processo rappresentato, si incrementa con certezza l'efficienza nel processo di movimentazione del materiale, il che garantisce ad ogni intermediario, lungo l'asse della spedizione, l'accesso alle informazioni di interesse contenute nel codice di *tracking*, con possibilità di aggiungere nuovi dati a questa "carta d'identità" dei materiali, che diventa sempre più provvista di notizie utili man mano che si avvicina al punto di distribuzione finale.

Le vignette di Antonio Masullo



MONDO AUTIERI

Antonio Masullo (1962), diplomato al Liceo Artistico e poi laureato all'I.S.I.A. di Roma, comincia la sua carriera lavorativa all'interno di studi di grafica e architettura, realizza copertine per riviste e pubblicazioni nel settore editoriale, progetta loghi e illustrazioni pubblicitarie per eventi e manifestazioni culturali, realizza ambientazioni scenografiche per produzioni cine-televisive (Cinecittà-De Paolis-Sala Palatina).



L'impiego di robot, veicoli a guida autonoma e droni nella logistica militare dell'ultimo miglio

L'AUTIERE DEL FUTURO SARÀ UN ROBOT?

di Ten.Col. tramat RN Paolo Panaro

Nel comparto civile, la logistica dell'ultimo miglio, o *last mile delivery*, è la filosofia del supporto che permette di consegnare anche grandi quantità di materiali all'utilizzatore finale, in maniera capillare e puntuale. Tale metodica del supporto si basa sulla logistica integrata e sulla Logistica 4.0 – che a breve sarà rimpiazzata dal suo *upgrade*, ovvero dalla Logistica 5.0 –, che utilizza le tecnologie abilitanti di Industria 4.0, in particolare la robotica avanzata, la realtà virtuale, internet delle cose, i big data, ecc. Essenzialmente, i cambiamenti introdotti dalla Logistica 4.0 si sviluppano su tre assi: automazione, connessione totale degli attori sul campo e rapidità del processo decisionale, grazie soprattutto all'intelligenza artificiale, in grado di analizzare enormi flussi di informazioni (*cd. big data*) in tempi brevissimi.

Ovviamente il comparto militare ha costituito l'avanguardia di tale evoluzione della logistica dell'ultimo miglio, in quanto i moderni teatri di operazioni richiedono estrema rapidità di intervento, anche in aree molto distanti dalla madrepatria, e comportano un'architettura del supporto logistico agile ed efficace, comunque adeguata alle eterogenee esigenze operative.

Pertanto, il rifornimento dell'ultimo miglio o *last-mile delivery* (LMD), in un

contesto operativo, consiste nella distribuzione dei materiali dall'ultimo punto di "rottura" del carico condizionato su pallet o ISO container, alle unità più avanzate nell'area di operazioni. Si tratta di un'attività particolarmente critica, che viene affidata alle unità logistiche del *Combat Service Support* (CSS). Il termine "ultimo miglio" non costituisce in realtà un riferimento fisso per la distanza massima di rifornimento, ma caratterizza le attività di rifornimento entro un raggio variabile, fino a 30 km. A fronte di un iniziale e diffuso scetticismo sulla possibilità di affidare a robot, veicoli senza pilota e droni il rifornimento "vitale" dell'ultimo miglio, tale metodica ha evidenziato enormi potenzialità rispetto ai metodi convenzionale (trasporto su mezzi terrestri, aviolancio, materiali al seguito del combattente, ecc.) e, in particolare la sua modularità, flessibilità e resilienza a fronte di eventuali malfunzionamenti di un singolo dispositivo. L'impiego di veicoli o velivoli di rifornimento senza equipaggio riduce sensibilmente anche i rischi di perdite umane in contesti ostili ad alto rischio; tale impiego incrementa inoltre la capacità di rifornimento verso aree di operazioni che risulterebbero inaccessibili con i mezzi convenzionali. L'esigenza della nuova metodica LMD nasce in parte dalla natura della guerra moderna. Il fronte del



Il Ten.Col. tramat RN **Paolo PANARO**, nato a Napoli il 13/01/1979, ha frequentato il 180° Corso "Dovere" dei corsi regolari dell'Accademia Militare di Modena. Durante la sua carriera ha svolto numerosi incarichi di rilievo, sia in ambito di comando che di staff, l'ultimo dei quali lo ha visto impiegato quale Ufficiale addetto alla Sezione corazzati, cingolati e blindati dell'Ufficio Motorizzazione e Genio (Reparto materiali del Comando TRAMAT). Dal 28 ottobre 2022 è il Comandante del Battaglione Trasporti dell'8° Reggimento Trasporti "Casilina" (Unità Centrale Trasporti) in Roma.

campo di battaglia si è sostanzialmente evoluto rispetto alle *front lines* del passato (ad esempio, la guerra di trincea nella

prima guerra mondiale). Attualmente le forze sul campo sono organizzate in più Gruppi Tattici, tutti ad alta mobilità e con caratteristiche peculiari, che operano nelle zone più remote dell'Area di Operazioni. Questo a sua volta ha comportato, e comporterà sempre più in futuro, un adattamento del supporto logistico, che dovrà diventare sempre più flessibile, rapido, versatile e preciso.

In tale contesto di ottimizzazione della logistica dell'ultimo miglio, basilare sarà l'impiego dell'intelligenza artificiale o *artificial intelligence* (AI), soprattutto per la pianificazione del numero di giornate di rifornimento o *day of supply* (DOS), come strumento per il supporto dei Contingenti nei Teatri di Operazioni.

Nel comparto Difesa, l'elevato livello di rischio delle attività consente zero margini di errore. Poiché la tecnologia connessa con l'AI è abbastanza recente, le Forze Armate di molti Paesi sono prudenti nell'affidare totalmente a un computer la pianificazione strategica e logistica, nonostante i potenziali vantaggi offerti dall'intelligenza artificiale. Tale diffidenza deriva soprattutto dalle potenziali criticità e compromissioni, dovute ad attività di spionaggio o attacchi informatici. A fronte di tali problematiche, un ruolo sempre più importante assumono i sistemi di *cibersecurity* a protezione delle informazioni e del *logistics network*.

In ogni caso, la pianificazione logistica supportata dall'AI offre molteplici opportunità, soprattutto per prevedere le esigenze delle unità sul campo, per operazioni correnti e future. I *format* automatizzati delle esigenze logistiche possono essere creati tramite l'apprendimento automatico del sistema automatizzato dei rifornimenti o l'automazione dei processi; tutto questo consentirebbe ai Gruppi Tattici di ottenere i rifornimenti dei materiali necessari in tempo debito, o addirittura prima del previsto. Grazie a un algoritmo integrato, le unità non dovrebbero più monitorare, prevedere, controllare e gestire manualmente le richieste di rifornimento. Tutto questo andrebbe a vantaggio dell'attività operativa e del successo della missione.

Tutte le attività connesse devono garantire che il flusso dei rifornimenti "vitali" (ad esempio del carburante e delle munizioni) sia rapido ed efficiente, al fine di mantenere costante il *battle rhythm*,



Sperimentazione del veicolo RAS da parte dell'Esercito Italiano; veicolo RAS da rifornimento "THEMIS UGV" della Milrem Robotics

Il mondo civile è sempre più soggetto ad interazioni e stimoli subordinati alla robotica e ai sistemi a guida autonoma (es. veicoli senza pilota e droni), che stanno rimodulando gli aspetti principali della nostra società, apportando peraltro dei cambiamenti che spaziano dall'assistenza sanitaria, alla produzione alimentare e alla gestione della biodiversità. Verosimilmente, il ricorso alla robotica ed ai sistemi a guida autonoma trasformerà la modalità di raggiungimento degli obiettivi militari, pro-

ovvero la corretta frequenza delle operazioni pianificate. La dottrina del rifornimento dell'ultimo miglio è caratterizzata da determinati obiettivi logistici, quali:

- ridurre l'esigenza di hub e infrastrutture esistenti;
- ridurre il rischio per il personale militare addetto al rifornimento;
- aumentare l'efficienza delle operazioni di rifornimento logistico;
- assicurare una determinata capacità di rifornimento per le unità avanzate.

Si tratta di obiettivi molto impegnativi, perché quello dell'ultimo miglio è un ambiente complesso e imprevedibile, quindi qualsiasi soluzione logistica dovrà essere supportata da una tecnologia adeguata.

muovendo l'innovazione tecnologica, migliorando l'accesso remoto e il monitoraggio dei processi, ovvero delle diverse fasi tipiche di un'operazione militare.

Parimenti alla citata evoluzione tecnologica, le Forze Armate dei principali Paesi europei e di molte altre nazioni si pongono sempre quali attori principali e *promoter* dei processi innovativi. Anche l'Esercito Italiano si proietta nel futuro, avendo concluso, nel febbraio del 2023 e presso la Scuola interforze per la Difesa NBC (nucleare, biologica e chimica) di Rieti, il primo ciclo di sperimentazione, avviato nel 2022, sui sistemi robotici autonomi o *Robotics and Autonomous System* (RAS).



Sperimentazione dei Sistemi robotici Autonomi (RAS) a Rieti nel febbraio 2023 presso la Scuola interforze per la Difesa NBC

In occasione di tale sperimentazione, è stato illustrato il concetto *Innovarmy*, il modello d'innovazione che verrà adottato dall'Esercito nell'immediato futuro, guardando anche alla "logistica distribuita" o "dell'ultimo miglio". Tale approccio caratterizzerà le prossime attività delle nostre Forze Armate, nel settore delle tecnologie all'avanguardia. Con l'ausilio dei sistemi robotici, la Forza Armata, nell'ambito della campagna di sperimentazione concettuale dei RAS, ha svolto l'addestramento conclusivo dell'*Italian Army Robotic Experiment* (IARE). L'attività è stata condotta presso l'area "Nubich" del citato istituto di formazione di Rieti, che presenta un'ottima versatilità, e garantisce la simulazione in diversi scenari, lo svolgimento delle specifiche fasi pratiche (da quelle biologiche a quelle radiologiche), unitamente a quelle contemplate nel CBRN *Area Control Center* (ACC).

La fase testing sui RAS, è iniziata dall'analisi delle tecnologie emergenti e distruttive per arrivare all'impatto che il loro utilizzo può avere sulla conduzione delle operazioni militari sul campo. Tali attività, nel corso del 2022, sono state supportate dell'azienda Milrem Robotics, un produttore estone di veicoli robotici, che ha presentato all'Esercito Italiano il veicolo terrestre armato senza pilota, UGV (*Unmanned Ground Vehicle*), denominato THeMIS (*Tracked Hybrid Modular Infantry System*). Tale mezzo innovativo, munito del kit d'integrazione delle funzioni intelligenti (MIFIK) Milrem, è in grado di svolgere funzioni autonome, quali la navigazione in *waypoint* e

follow me, nonché di essere anche integrato su altri veicoli senza pilota che offrono simili capacità operative. L'UGV è un veicolo terrestre multi-missione senza equipaggio, configurabile per diversi ruoli operativi e logistici, tra cui l'osservazione, la ricognizione, l'acquisizione dei bersagli, il rifornimento di materiali, l'evacuazione medica e la bonifica di ordigni esplosivi.

I feedback ottenuti hanno consentito l'avvio di concetti di impiego utili per l'acquisizione e la gestione di una considerevole mole di dati e di informazioni applicabili a diversi ambiti, quali la strategia d'introduzione in servizio dei RAS e il supporto al processo di sviluppo delle capacità dell'Esercito Italiano.

Seguendo la linea di azione per lo sviluppo dei sistemi d'arma, tracciata nel report "Esercito 4.0 Proiettati nel futuro" dal Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Gen. C.A. Pietro Serino, il prossimo ciclo di sperimentazioni sarà improntato sulla potenzialità dei RAS di assolvere compiti di logistica distribuita, oltre che sull'opportunità di utilizzare piattaforme robotiche nell'*ultimo miglio* del campo di battaglia, prevedendo anche l'interoperabilità di piattaforme *Manned* ed *Unmanned*. L'implementazione di nuove tecnologie, quali l'impiego di robot e droni, è da considerarsi fondamentale al fine di favorire lo sviluppo della *supply chain*, ovvero della catena dei rifornimenti, che spesso si basa ancora su una tecnologia non più attagliata ai moderni scenari, sempre più caratterizzati da operazioni multidominio, ovvero interventi militari che comprendono i nuovi domini

Cyber e Spazio, oltre quelli tradizionali di terra, mare e cielo, con conseguente estensione del campo di battaglia. I moderni teatri di operazioni sono spesso caratterizzati da un braccio logistico molto lungo, ma sono celermente raggiungibili grazie a velivoli quali i C-17 Globemaster e l'Hercules C-130. Tali mezzi di trasporto strategico però sono in grado di rifornire solo fino alla *Rear Area*, non garantendo il rifornimento fino alla *front line*. Il supporto logistico a contatto con le truppe, viene assicurato da veicoli terrestri sulle limitate, e spesso scarsamente percorribili, *supply route*, divenendo, per rilevanza di ruolo e facilità di soppressione, dei target prioritari e risolutivi per l'azione avversaria.

La fragilità e la vulnerabilità dell'attuale sistema di rifornimento è stata messa in risalto durante la guerra in corso tra Ucraina e Russia, dove ha giocato un ruolo determinante l'eccessiva lunghezza delle linee di rifornimento e la scarsità della rete stradale. Allo stesso modo, è emersa l'importanza dell'utilizzo di Aeromobili a Pilotaggio Remoto (APR) o Unmanned Air Vehicle (UAV), chiamati comunemente droni, soprattutto per attività ISTAR (*Intelligence, Surveillance, Target Acquisition and Reconnaissance*). Gli UAV sono in grado di ridurre il rischio di perdite umane e contestualmente di aumentare la velocità d'intervento.

La disanima dei fatti analizzati, ci porta ad una importante riflessione sull'opportunità di utilizzare i droni, lanciati dalle piattaforme aeree, navali o terrestri, anche per i fini logistici, mediante l'impostazione di una architettura ad hoc implementata secondo i dettami della *cybersecurity* e dell'interoperabilità, capace di garantire da un centro di controllo tattico, l'analisi automatizzata e in tempo reale dei dati disponibili, dei consumi funzionali e del successivo rifornimento.

In estrema sintesi, l'ottimizzazione della logistica dell'ultimo miglio contribuirebbe a garantire il successo della missione.

Nell'ottica dell'approccio multidominio, interforze e multinazionale dei sistemi RAS e degli UAV sarebbe auspicabile, al termine delle fasi di sperimentazione, sviluppare una dottrina dedicata e organizzare delle esercitazioni congiunte a livello Nato, al fine di condividere e migliorare le procedure con i paesi Alleati.

L'ITALIA VA SU GIOVE

La missione JUICE dell'Agenzia Spaziale Europea

di Dott. Giuseppe Sindoni

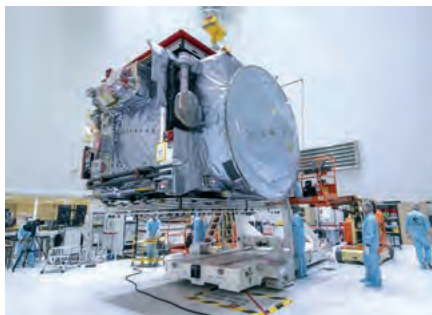
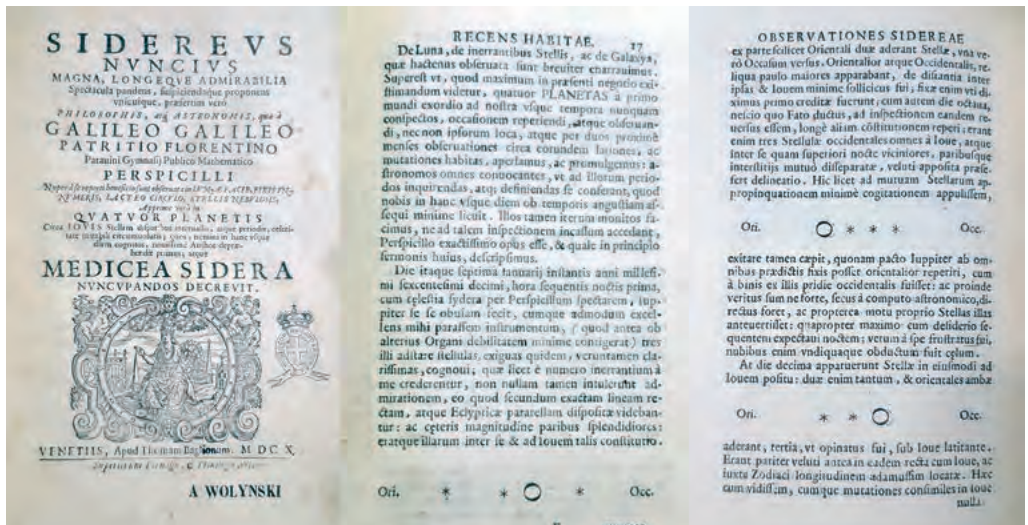
SCIENTIA

rubrica
di scienze

In questi giorni si sta avverando un altro sogno? L'Italia sta contribuendo in maniera sostanziale a una storica missione spaziale? Durante il secolo passato abbiamo osservato ed esplorato il Sistema Solare, ma... quando andremo oltre? Assisteremo un giorno al “grande salto”, ovvero all'esplorazione dell'Universo?

Ebbene, tutte le numerose convergenze positive della recente missione JUICE (*Jupiter Icy moons Explorer*) su Giove consentirebbero di azzardare una risposta positiva a tutte queste domande.

Abbiamo già esplorato il Sistema Solare e siamo riusciti a studiare molti dei pianeti “vicini” alla Terra. Sono state inoltre inviate attorno a Marte sonde e alcuni rover, ovvero veicoli che, una volta atterrati, sono in grado di muoversi sulla superficie di questo pianeta. Altri mezzi per “passeggiate” spaziali sono stati portati sulla Luna, e questi hanno percorso molta strada su itinerari fino a poco tempo fa inimmaginabili. Delle sonde hanno esplorato Venere dalla sua orbita, e alcune hanno perfino toccato la sua su-



Il “Sidereus Nuncius”, trattato di astronomia di Galileo Galilei del 1610; a sin.: nella parte alta della sonda è visibile l'antenna ad alto guadagno prodotta dalla società Thales Alenia Space per le telecomunicazioni tra la Terra e la sonda JUICE

perficie. Mercurio è stato studiato da molto vicino. Infine, le agenzie spaziali di Usa, Unione europea e Russia hanno congiuntamente intrapreso l'esplorazione del Sistema Solare esterno, da Giove a Saturno. Fondamentale, in tale missione, è risultato il ruolo della “sonda Cassini”, realizzata con il determinante contributo dell'Agenzia Spaziale Italiana (ASI). Abbiamo infine assistito ai sorvoli di Urano, Nettuno e Plutone.

Ma cosa ha scatenato l'entusiasmo planetario per le imprese spaziali in questi ultimi mesi? Tutto deriva dal lancio della sonda JUICE, diretta verso Giove e le sue lune: *Europa*, *Ganimede* e *Callisto*. Queste, sotto la loro superficie ghiacciata nascondono oceani.

Il lancio della sonda JUICE è avvenuto dalla stazione di lancio europea CSG (*Centre Spatial Guyanais*) di Kourou (Guyana Francese) con un Ariane 5, un lanciatore sviluppato e costruito sotto



La sonda JUICE montata nella punta del razzo vettore Ariane 5 (14 aprile 2023, stazione di lancio europea Centre Spatial Guyanais di Kourou, Guyana Francese)





la responsabilità dell'Agenzia Spaziale Europea (ESA) dalla *Eads Space Transportation*.

La missione JUICE dell'ESA verso Giove è iniziata il 14 aprile 2023, con un giorno di ritardo rispetto alla data prevista per avverse condizioni meteo e per il rischio di lampi sulla base di lancio. Il razzo Ariane 5 è decollato alle ore 14,14 italiane. L'Italia, in tale contesto, registra la partecipazione dell'Agenzia Spaziale Italiana, di enti di ricerca e università, oltre al sistema industriale spaziale del nostro Paese. L'impronta tricolore della missione è inoltre accentuata dal fatto che le tre lune di Giove, insieme alla quarta chiamata *Io*, sono state scoperte da Galileo Galilei; peraltro, in omaggio al celebre astronomo italiano, su parte del rivestimento termico della sonda è raffigurata la prima pagina del "Sidereus Nuncius", il trattato di astronomia del 1610.

JUICE è la missione di classe "Large" prevista dal programma *Cosmic Vision* ed è stata selezionata dall'ESA nell'aprile del 2012, mentre gli strumenti scientifici che costituiscono il carico utile del satellite sono stati selezionati nel febbraio 2013. L'arrivo al sistema gioviano è previsto per il 2031 con **una fase di crociera che durerà circa 8 anni**; la missione costerà 1,6 miliardi di euro e terminerà con uno studio esteso di *Ganimede*, nel 2034. Durante il suo viaggio, la sonda sorvolerà diversi altri pianeti del sistema solare con lo scopo di sfruttare il cosiddetto effetto "fionda gravitazionale", ovvero una tecnica di volo spaziale

che utilizza la gravità di un pianeta per alterare il percorso e la velocità di un veicolo spaziale. Tale tecnica permetterà di accelerare la sonda, sfruttando la gravità dei pianeti e risparmiando così carburante, estremamente prezioso nell'economia complessiva della missione.

Ma in cosa consiste, nel dettaglio, la missione JUICE su Giove? Avvalendosi di una *suite* di dieci strumenti scientifici all'avanguardia, la sonda effettuerà osservazioni particolareggiate del gigantesco pianeta gassoso e delle sue tre grandi lune ghiacciate. I temi fondamentali della missione scientifica JUICE seguono delle idee rivoluzionarie, basate sulla possibilità che le lune ghiacciate di Giove – *Europa* e *Ganimede* in particolare – possano rappresentare un ambiente potenzialmente in grado di supportare attività biotica per tempi lunghi e quindi ospitare forme di vita. Si ritiene che la luna *Europa* abbia un oceano di acqua salata sotto una crosta di ghiaccio relativamente sottile e geodinamicamente attiva. *Europa* è l'unica fra le lune galileiane in cui, sulla base di misure e modelli geofisici, vi sia forte indicazione a favore di un grande oceano a diretto contatto con il sottostante mantello roccioso, dove le condizioni potrebbero essere simili a quelle che si possono trovare sul fondo di un mare terrestre. La scoperta di campi idrotermali, sul fondo degli oceani terrestri, suggerisce che tali zone sono potenzialmente un habitat eccellente, alimentato da energia e sostanze nutrienti, che derivano da reazioni tra l'acqua di mare e i minerali del fondale. *Europa* quindi è



Giuseppe Sindoni, laurea in Fisica presso l'Università di Messina nel 2006, si è specializzato in "Astronomia e Astrofisica" presso l'Università di Roma La Sapienza ottenendo il diploma di Laurea Specialistica. Ha lavorato presso l'Istituto Nazionale di Astrofisica (INAF) nell'ambito dello studio delle atmosfere dei pianeti del sistema solare, in particolare di Marte e Giove, sulle quali ha pubblicato numerosi articoli, frutto dell'analisi dei dati di missioni spaziali sia ESA che NASA. Dal 2018 lavora presso l'Agenzia Spaziale Italiana (ASI) e il suo ruolo attuale è relativo alla gestione sia di progetti di ricerca scientifica con gli enti italiani di ricerca e le università che di sviluppo tecnologico con l'industria italiana, rappresentando inoltre l'interfaccia tra l'ASI e le agenzie spaziali internazionali (ESA, NASA, ecc.). Infine, il suo lavoro si compone anche della valutazione e valorizzazione delle novità astrofisiche nel mondo legate all'esplorazione di sistemi planetari. Per quanto riguarda la missione JUICE, il dott. Sindoni è attualmente il responsabile per ASI della partecipazione scientifica italiana alla missione e per la partecipazione industriale al sottosistema HAA dello strumento 3GM.

il principale candidato per la ricerca di zone abitabili e di vita nel sistema solare. Per quanto riguarda la luna *Ganimede* si pensa, invece, che possa avere un oceano liquido tra due gusci di ghiaccio a differente densità. Questo è l'unico satellite conosciuto che abbia un campo magnetico intrinseco, che rende il sistema Ganimede-magnetosfera di Giove particolarmente interessante e unico nel Sistema Solare. Uno degli aspetti più importanti in questo contesto è l'identificazione dei processi che portano alla formazione dei pianeti giganti gassosi e del relativo si-



Su una parte del rivestimento termico della sonda è raffigurata la prima pagina del "Sidereus Nuncius" in omaggio a Galileo Galilei; il Dott. Sindoni presso il sito CSG di Kourou (Guyana Francese) il giorno del lancio della missione spaziale JUICE

stema dei satelliti. JUICE fornirà nuovi indizi per risolvere questo mistero attraverso la comprensione dell'atmosfera di Giove, della composizione superficiale, dell'atmosfera tenue, della struttura interna e delle proprietà dei suoi satelliti. Nell'arco di oltre tre anni, JUICE orbiterà nel sistema gioviano grazie a diversi *fly-by* (passaggi ravvicinati) e, nella fase finale, è previsto che la sonda orbiti intorno a *Ganimede* per quasi un anno.

L'Italia, attraverso l'ASI, è direttamente coinvolta nello sviluppo e nella gestione degli strumenti a bordo, essendo, in tale contesto, il maggiore *contributor* alla missione JUICE. In particolare l'Italia partecipa con i seguenti strumenti e/o dispositivi:

JANUS (*Jovis, Amorum ac Natorum Undique Scrutator*): una fotocamera ad alta risoluzione che osserva in 13 bande spettrali che coprono la luce nel visibile-vicino infrarosso. Janus è in grado di acquisire immagini a diverse scale spaziali che sono richieste per l'osservazione dei satelliti galileiani e per gli altri target osservativi. Tra gli obiettivi scientifici di Janus ci sono: la mappatura della superficie dei satelliti ghiacciati, l'osservazione e il monitoraggio dell'atmosfera di Giove, l'osservazione di altri satelliti di Giove e del sistema di anelli, sia per ricerche geologiche che dinamiche, lo studio delle esosfere (tenue atmosfere dei satelliti ghiacciati) e di particolari fenomeni atmosferici (fulmini, aurore) e geologici (vulcanismo di *Io*).

MAJIS (*Moons And Jupiter Imaging Spectrometer*): uno spettrometro ad immagine avanzato che combina due canali spettrali operanti tra la luce visibile e quella infrarossa. Majis raccoglie la luce



proveniente da Giove e dai suoi satelliti e la scompone nelle sue componenti, le quali sono caratteristiche della composizione dell'atmosfera di Giove e delle superfici dei suoi satelliti. Tra gli obiettivi scientifici di Majis ci sono: la caratterizzazione e mappatura delle strutture non costituite da ghiaccio d'acqua, lo studio delle atmosfere rarefatte (esosfere) dei 4 satelliti galileiani, la rilevazione di eventuali emissioni di fluorescenza notturna e rivelazione di fulmini grazie all'orbita equatoriale di JUICE che permetterà a Majis di studiare l'atmosfera di Giove in tutte le condizioni, a diversa ora locale.

RIME (*Radar for Icy Moon Exploration*): un radar ottimizzato per l'analisi sottosuperficiale delle lune ghiacciate di Giove. Il radar è studiato per ottenere una capacità di penetrazione che può arrivare fino a 9 km con una risoluzione fino a 30 m. Rime è uno strumento attivo che trasmette onde elettromagnetiche a bassa frequenza in modo da penetrare profondamente nella sottosuperficie. L'onda radio emessa viaggia nella sottosuperficie e subisce riflessioni ogni volta che incontra discontinuità dielettriche, meccaniche e termiche. Rime permetterà per la prima volta in assoluto di effettuare misure dirette al di sotto della superficie delle lune ghiacciate di Giove.

Le osservazioni forniranno informazioni fondamentali sulla storia e l'evoluzione dinamica dei satelliti gioviani, sulla validità dei modelli della formazione delle strutture superficiali e sottosuperficiali, sulla distribuzione delle deformazioni nella crosta ghiacciata e sull'età di quest'ultima. Inoltre, il sonder potrà essere utilizzato per identificare la presenza di acqua sottosuperficiale o di altro materiale non ghiacciato.

3GM (*Gravity and Geophysics of Jupiter and the Galilean Moons*): è composto da un transponder per uso scientifico in banda Ka (KaT), da un oscillatore ultra-stabile (USO) e software di elaborazione dati a terra. Per quanto riguarda gli obiettivi scientifici, 3GM permetterà di stimare il campo di gravità statica della luna *Europa* e i campi di gravità statici e dinamici di *Callisto* e *Ganimede*. L'esperimento 3GM permetterà inoltre di studiare l'atmosfera e la ionosfera di Giove e delle sue lune.

Agli studi di questi strumenti partecipano numerosi istituti scientifici italiani e di oltre 10 Paesi europei ed extra europei, così come l'Industria coinvolta nello sviluppo degli strumenti. Per quanto riguarda l'Italia, l'ASI coordina e supporta i seguenti istituti e università italiani: INAF-Istituto Nazionale di Astrofisica – con le sedi di Roma, Teramo, Padova e Catania –, Università di Trento, Sapienza Università di Roma, Università di Roma Tre, Università D'Annunzio di Pescara, Fondazione Bruno Kessler, Università di Bologna, Università di Tor Vergata-Roma, Istituto Geoscienze e Georisorse del CNR, Università Partenope di Napoli, CISAS-Università Padova, Politecnico di Milano, Università del Salento. Lo sviluppo degli strumenti ha invece visto coinvolte importanti industrie italiane, quali Thales Alenia Space Italia e Leonardo S.p.A.

La missione JUICE, quindi, rappresenta un grande orgoglio italiano, in cui scienza e tecnologia si spingono verso nuovi confini con lo scopo di aumentare la conoscenza dell'umanità, senza dimenticare le future ricadute tecnologiche che ritroveremo anche nella nostra vita quotidiana del futuro, nelle nostre case, in dispositivi innovativi che saranno di uso comune tra alcuni anni.

E come si dice in tali frangenti... "Go JUICE!".

ATTIVITÀ
DELLE
SEZIONI
ANAI



PARCO AUTIERI D'ITALIA A MILANO

Milano intitola un Parco agli Autieri d'Italia, nel 120° anniversario della costituzione del primo Nucleo Automobilistico, avvenuto nel 1903.

Il 26 maggio 2023, a Milano, un parco cittadino è stato intitolato agli Autieri d'Italia, dopo lo svelamento di una targa commemorativa.

Questo traguardo è stato ottenuto grazie all'opera silenziosa svolta tutti i giorni dai rappresentanti dell'Associazione Nazionale Autieri d'Italia (ANAI), ma in particolare da parte di quelli della Sezione di Milano e del suo Presidente, il Brig.Gen. (ris) Francesco Lo Iacono.

Tra tutti i numerosissimi intervenuti, spiccavano i colori, l'entusiasmo e la gioia delle tante scolaresche presenti, il futuro del nostro Paese.

Tale intitolazione è un altissimo riconoscimento ai valori storici di questi uomini con le mostrine nerazzurre cucite sul cuore, sempre e comunque al servizio della Patria.

Peraltro la città meneghina nel 2021 ospitò la celebrazione del Centenario della Sezione dell'Associazione Nazionale Autieri d'Italia (ANAI) di Milano, primogenita in Italia.

Tra le tante attività meritorie svolte dall'Associazione, di grande rilievo è quella relativa all'attività di educazione stradale svolta dai rappresentanti dell'ANAI nelle scuole di Milano.

L'importante riconoscimento è quindi un omaggio della città agli Autieri milanesi e di tutta Italia.

Per tutte queste ragioni, il 16 febbraio 2023, la giunta di Milano ha deciso di intitolare un parco (tra viale Ortles, via Quaranta e via Marco d'Agate) proprio per ringraziare gli Autieri, che tanto hanno fatto nella storia per la popolazione italiana.

Gli Autieri sono quei militari che hanno servito la patria dapprima nel Corpo Automobilistico, e attualmente nell'Arma Trasporti e Materiali.

A partire dalla prima guerra mondiale, gli Autieri hanno condotto gli autoveicoli per varie finalità logistiche e di trasporto tattico e strategico, assicurando il rapido trasferimento di uomini e mezzi, oltre che il repentino rischieramento delle unità, come in occasione della famosa battaglia degli Altipiani.

L'Associazione, per festeggiare tale intitolazione, ha organizzato due eventi. La sera di giovedì 25 maggio il concerto della Banda della Scuola Trasporti e Materiali dell'Esercito, diretta dal Luogotenente Fioravante Santaniello, presso l'Auditorium del Centro Asteria di Milano, con la partecipazione e la performance dell'attore Gianfranco Jannuzzo,





Intitolazione del Parco Autieri d'Italia presso il Municipio 5 del Comune di Milano: le autorità civili e militari, il Medagliere, i labari e le Bandiere delle Sezioni ANAI e delle Associazioni Combattentistiche, una classe di alunni della Scuola Primaria "Cesare Battisti"

già Autiere al 10° Autogruppo Interforze Salaria.

Venerdì 26 maggio, nella mattinata, ha avuto inizio la cerimonia in via Marco d'Agrate, all'altezza del numero 34, con lo svelamento della targa commemorativa e l'ufficializzazione dell'intitolazione del "Parco agli Autieri d'Italia" alla presenza dell'Assessore alla Sicurezza Marco Granelli, del Presidente del Municipio 5 Natale Carapellese, del Medagliere ANAI, dei labari e bandiere delle Sezioni ANAI di Milano, Franciacorta, con i gruppi di Ome e Rovato, Oltrepo Pavese, Salò, San Bassano, Valle Trompia e Vigevano, del Delegato Regionale per la Lombardia – Autiere Giorgio Franchina –, dei labari e delle rappresentanze delle Associazioni Nazionali Alpini, Granatieri di Sardegna, Marinai d'Italia e Polizia di Stato. Alla cerimonia sono intervenute numerose autorità militari, tra le quali il Ten.Gen. Gerardo Restaino, Presidente dell'ANAI, il Ten.Gen. Sergio Santamaria, Comandante dell'Arma Trasporti e Materiali, alcuni Ufficiali in servizio presso il 3° CERIMANT di Milano e una nutrita rappresentanza NATO *Rapid Deployable Corps-Italy* (NRDC-ITA), il Corpo d'Armata di Reazione Rapida della NATO a guida italiana e del Reggimento Tattico Logistico "Ambrosiano".

Dopo lo svelamento della targa, hanno avuto luogo i discorsi istituzionali da parte dei rappresentanti del comune di Milano e delle autorità militari presenti. La cerimonia è terminata con il concerto della Banda della Scuola Trasporti e Materiali. Nella delibera del Comune di Milano, si ricostruisce la storia degli Autieri.

La figura dell'Autiere – si legge nelle motivazioni – rivestiva un ruolo fondamentale per il trasporto di uomini, mezzi e approvvigionamenti in prima linea e per la riparazione di veicoli in panne. L'Arma trae origine dal nucleo di militari addetti alla condotta delle automobili a benzina costituito nel 1903 presso la Brigata Ferrovieri del Genio e costituita il 1° settembre 1906 in Sezione Automobilistica. Durante la Grande Guerra, venne costituito il Corpo Automobilistico dell'Esercito, che raggruppava i militari addetti alla conduzione degli autoveicoli.



La Banda dell'Arma TRAMAT esegue l'Inno nazionale "Il Canto degli Italiani"; sotto: la fase conclusiva della cerimonia

Era personale specializzato per la guida di mezzi allora rari e costosi, ma utilissimi. Finito il conflitto, quei militari in congedo continuarono a tenere i rapporti con i commilitoni: nel 1918 si raggrupparono nell'Anac, Associazione Nazionale Automobilisti in Congedo che, nel 1921, in piazza Beccaria a Milano, sede storica dell'allora Regio Automobile Club, divenne ANAI, "Associazione Nazionale Autieri d'Italia".

L'umile Servizio – è ancora scritto nelle motivazioni del Comune di Milano – si è dunque trasformato, applicando le potenzialità espresse dal semplice trasporto di uomini e mezzi, nella branca che ha fatto della gestione e manovra delle risorse una componente fondamentale di qualsiasi operazione.





INAUGURAZIONE A LUCCA DEL MONUMENTO DEI CADUTI E DISPERSI DELLA CAMPAGNA DI RUSSIA

Il 24 maggio 2023 è stata una giornata indimenticabile per tutti gli Autieri d'Italia, ma in particolare per quelli della Toscana e della Lombardia. Ha avuto infatti luogo l'inaugurazione del Monumento dei Caduti e Dispersi della Campagna di Russia, dopo il suo restauro ad opera del maestro restauratore Prof. Cecchetti, presso il Cimitero Urbano di Lucca. La cerimonia è avvenuta alla presenza del Labaro del Comune di Lucca, con il Vicesindaco Minniti, del Sindaco di San Bassano, Giuseppe Papa, delle Sezioni ANAI di Lucca, Livorno e San Bassano. È stata inoltre massiccia la presenza delle Associazioni d'Arma, oltre venti, con un'affluenza superiore a qualsiasi lusinghiera aspettativa.

La cerimonia è stata condotta in maniera ineccepibile dall'ultraottantenne Autiere Franco Isola, il primo Autiere ad entrare in Trieste quando la città il 26 ottobre 1954 tornava a far parte dell'Italia (foto). Era inoltre presente all'evento anche la Fanfara dei Bersaglieri, sempre magnifica nelle sue esibizioni. La giornata si è conclusa con il pranzo sociale con oltre 70 partecipanti, il tutto allietato dalle note della fanfara.



FORUM INTERNAZIONALE PER LA PACE, LA SICUREZZA E LA PROSPERITÀ

Si è svolto a Piazza Armerina, in Sicilia, dal 27 al 29 marzo 2023, il Forum "Sicilia 1943, a ottant'anni dallo sbarco degli alleati sulle coste isolate". La manifestazione ha portato nella cittadina dell'Ennese migliaia di studenti e cadetti delle più importanti scuole di formazione militare del mondo che hanno trattato i temi della "pace positiva". La manifestazione, organizzata dall'ente no-profit fondato dal canadese Steve Gregory, dallo Stato Maggiore della Difesa per tramite del Comandante militare dell'Esercito in Sicilia e dal Comune, ha previsto una marcia sui tracciati che il Reggimento Canadese seguì dopo lo sbarco in Sicilia nella famosa "operazione Husky". La giornata di chiusura ha preso il via con l'omaggio



alla Bandiera italiana e ai Caduti di tutte le guerre ed ha visto presenti le più importanti autorità civili e militari del territorio

nonché l'Ordinario militare per l'Italia. Le Sezioni ANAI di Palermo e Belpasso erano presenti all'evento.





51° RADUNO INTERREGIONALE DELLA SEZIONE ANAI DI TRIESTE



La Sezione di Trieste, come da tradizione, ha organizzato il 51° Raduno interregionale dell'ANAI in Piazza Unità d'Italia, dinanzi ai nostri Pili, primo monumento nazionale dedicato al ricordo ai gloriosi *Pionieri del Volante* della Grande Guerra. I pili portabandiera, alti 6 metri, sorreggono le antenne di 25 metri sulle quali sono collocate le due alabarde,

stemma della città. La parte scultorea di base, commissionata allo scultore triestino Attilio Selva, è alta 4,25 metri e rappresenta gli Autieri che hanno combattuto la prima guerra mondiale, mentre montano la guardia ai vessilli di Trieste e dell'Italia.

La cerimonia, svolta il 23 aprile 2023, ha visto la presenza dell'Assessore del Comune di Trieste Maurizio Di Blasio, in rappresentanza del Sindaco, di Autorità della questura e della prefettura, dei soci e socie della Sezione di Trieste e delle rappresentanze delle Sezioni ANAI di Modena, Bondeno, Cavazzale due Ville, Portogruaro, Maniago e San Daniele del Friuli. Gli Autieri con i propri Labari si sono schierati tra i Pili della Vittoria per l'onore ai Caduti. È seguita la deposizione



di due corone d'alloro, accompagnate dalle autorità e dai Presidenti delle Sezioni presenti. Al termine della cerimonia, si è svolta la funzione religiosa nella vicina chiesa "Madonna degli Angeli", celebrata dal socio onorario Don Paolo Rakic; presente alla Santa Messa anche l'Assessore Di Blasio. Prima della benedizione è stata letta la *Pregghiera dell'Autiere* da parte del Gen. Pressacco. Il Presidente della Sezione Cav.U. Gasparini ha ringraziato tutti i presenti, in particolar modo le Sezioni e i loro Presidenti, per l'amicizia che li lega.

L'ANAI ALLA FIERA ESPOSITIVA "MILITALIA"

di C.le Magg. Silvio Rusmini

MILITALIA, giunta alla sua 71ª edizione, è la fiera dedicata ai collezionisti di oggettistica militare, libri e documenti storici. La fiera si è svolta al Parco Esposizioni di Novegro (MI) dal 6 al 7 maggio 2023; tale evento è uno dei più attesi dell'anno non solo in Italia, ma anche in Europa, per gli appassionati del mondo militare e dell'associazionismo. In questa edizione, l'**Associazione Nazionale Autieri d'Italia, rappresentata dalla Sezione di Milano**, ha svolto un ruolo di spicco, offrendo un'esperienza coinvolgente e significativa per tutti i visitatori, tra cui anche la figlia Cinzia dell'Autiere Angelo Scotti, classe 1921, decorato di Medaglia di Bronzo al Valor Militare, madrina del Btg.L.

"Goito". Quest'anno lo stand della Sezione di Milano ha avuto uno spazio espositivo triplicato rispetto alle altre edizioni, che si è trasformato in punto di riferimento per coloro che desideravano scoprire di più sulla storia ultracentenaria degli Autieri. Dal "primo nucleo automobilistico" del 1903 fino ai giorni nostri, vetrine informative, modellini di veicoli militari e oggetti storici hanno affascinato e incuriosito il pubblico presente. Ma l'attrazione principale è stata la presenza nello stand di una Balilla 508 del 1932, messa a disposizione del nostro Autiere Maestro Mauro Ivano Benaglia, che nel 1985- 1986 era effettivo al 3° Battaglione Logistico di Manovra. Tra i visitatori dello stand ANAI, l'On. Paola Chiesa della Commissione Difesa della Camera dei Deputati e l'Assessore alla Sicurezza della Regione Lombar-



L'on. Paola Chiesa e l'Assessore alla Sicurezza della Regione Lombardia Romano La Russa visitano lo stand dell'ANAI; a sin.: Cinzia Scotti, figlia dell'Autiere Angelo Scotti, Medaglia di Bronzo al Valor Militare

dia Romano La Russa. Particolarmente significativa è stata la presenza alla cerimonia inaugurale dell'Assessore alla Sicurezza del Comune di Milano Marco Granelli.

La partecipazione dell'ANAI a MILITALIA è stata un successo, un'occasione speciale per mostrare l'ampia gamma di opportunità offerte dall'appartenenza a questa prestigiosa Associazione.





MEMENTO

rubrica su
sacrari militari,
luoghi e itinerari
della memoria



IL SACRARIO MILITARE DI REDIPUGLIA

di Antonio Conio

Il sacrario militare di Redipuglia rappresenta l'esito più importante e visivamente imponente dell'opera di sistemazione monumentale dei cimiteri di guerra seguita alla prima guerra mondiale. Nessun sacrario possiede la forza evocativa, l'imponenza, il nitore di linee e, al tempo stesso, la grande novità di realizzazione di quest'opera che ospita oltre 100.000 salme di Caduti nella prima guerra mondiale.

La realizzazione dell'opera dovette affrontare una gestazione difficile e complessa. Il sacrario originario, detto "degli Invitti" sorgeva sul Colle S. Elia, presso San Pier d'Isonzo, ed era stato edificato concordemente ai sentimenti di pietà e ricordo prevalenti subito dopo la guerra.

Inaugurato nel 1923, era strutturato in gironi concentrici, con una cappella alla sommità, e vedeva accanto alle tombe una gran quantità di cimeli dal campo di battaglia: elmetti, tranci di filo spinato, armi spezzate, schegge, gavette e scarponi. Un immaginario vivido della realtà della guerra. Fu subito meta di devozione da parte sia degli ex-combattenti che delle famiglie dei Caduti.

Con l'ascesa del fascismo, però, l'idea di realizzare una imponente, e costosa, catena di sacrari sui luoghi di combattimento venne intrapresa con l'intenzione di "monumentalizzare" i sacrari, data la filiazione diretta che il regime aveva, o pretendeva di avere, con i combattenti delle trincee. Su incarico del Generale Cei, Commissario Gene-



Antonio Conio è un Capitano di Vascello del Genio Infrastrutture della Marina Militare in servizio attivo; attualmente, ricopre l'incarico di Capo Ufficio Lavori e Demanio presso l'Ufficio per la Tutela della Cultura e della Memoria della Difesa. Ha frequentato il corso Ruoli Normali in Accademia Navale dal 1988 al 1992, si è laureato nel 1995 in Ingegneria Navale e Meccanica presso l'Università degli Studi di Napoli e nel 2007 ha conseguito un Master di 2° livello in Studi Internazionali Strategico-Militari presso il Centro Alti Studi per la Difesa. È stato imbarcato con incarichi tecnici sulle Unità Navali della Marina Militare e dal 2016 al 2019 ha ricoperto l'incarico di Direttore presso la Direzione del Genio per la Marina Militare di Augusta in Sicilia.



rale per Onoranze ai Caduti, una commissione composta dagli architetti Crespi e Castiglioni fu quindi inviata a Redipuglia, la cui struttura poco si confaceva alle intenzioni celebrative che il regime intendeva affidare al più grande



dei cimiteri di guerra, oltretutto destinato ad ospitare i Caduti della “Invitta Terza Armata” del duca Emanuele Filiberto di Savoia Aosta, che volle esservi sepolto, “soldato fra i soldati”, come si diceva allora.

Il progetto fu presentato in tre versioni, una che lasciava quasi inalterato il sacrario esistente, una che ne prevedeva la ricostruzione e una terza che ne prevedeva la riedificazione in altra sede.

Si decise infine per la realizzazione di un sacrario che fosse il più grande e solenne di tutti. Il luogo fu scelto sul versante occidentale del Monte Sei Busi, dove si era duramente combattuto, su un terreno che fu fatto cedere, nonostante le resistenze del sindaco, e senza indennizzo, dal Comune al Demanio.

Il nome Redipuglia è l’italianizzazione di un toponimo sloveno, *sredij polje* ovvero “campo di mezzo” nei pressi del comune di Fogliano.

Il governo aveva fretta di iniziare la realizzazione dell’opera cui si attribuiva un significato particolare. I lavori iniziarono nel 1936 prima ancora che il Ministero dei Lavori Pubblici approvasse il contratto. Inaugurato il 19 settembre 1938, il sacrario ebbe effettivamente un impatto impressionante: l’ampio spazio aperto, la scalinata verso il cielo, le tre Croci a imitazione del Calvario, l’assenza di simboli e persino di nomi ne fanno ancora adesso un luogo atemporale e pieno di suggestione. I 22 gradoni, lunghi 12 metri e alti 2,50, che lo compongono, cui si accede da scale laterali invisibili, sono l’elemento rivoluzionario. La scalinata di accesso al sacrario è divenuta essa stessa il sacrario. Fra i suoi Caduti, vi sono 22 coppie di fratelli, fra cui due gemelli, e due coppie di padre e figlio, sepolti nella stesse tombe: il maggiore Giovanni Riva di Villasanta con il figlio Alberto, sottotenente, e l’operaio Luigi Stella con il figlio Gaetano, sottotenente anche lui.

Particolarmente significativa la storia dei due Riva. All’indomani della disfatta di Caporetto, Alberto Riva era fuggito di casa a 17 anni per arruolarsi, mentendo sull’età. Combatté sul Grappa e sul Piave nel 90° Reggimento di Fanteria.

Scoperta la sua vera età e identità, fu allontanato dal reparto, ma nel gennaio seguente fu infine ammesso al corso per



La grandiosa scalinata del Sacrario di Redipuglia, inaugurato nel 1938; Autieri della Sezione ANAI di Maniago presenti al Sacrario in occasione della festa del 2 giugno 2023; la tomba di Margherita Kaiser Parodi, unica donna sepolta nel Sacrario

Giovanni era caduto il 7 giugno 1916 combattendo nella Brigata “Sassari” sull’Altopiano di Asiago, durante l’Offensiva di Primavera.

Una sola donna, l’infermiera volontaria Margherita Kaiser Parodi, è sepolta al centro del primo gradone. Anche la sua vicenda è emblematica della spinta ideale che molti giovanissimi italiani sentirono a prendere parte ad una guerra che decise poi il loro destino.

Proveniente dalla facoltosa famiglia degli Orlando, Margherita si arruolò, appena diciottenne, assieme alla madre e alla sorella nelle infermiere volontarie, prestando servizio nell’ospedale della Croce Rossa Italiana di Cividale del Friuli, meritandovi una Medaglia di Bronzo al Valor Militare. Morì, contagiata di febbre spagnola, il 1° dicembre 1918.

La sua presenza a Redipuglia fra i soldati Caduti, riassume quella di tutte le infermiere volontarie a fianco dei soldati nei lunghi giorni della guerra. Il suo corpo è stato collocato in posizione centrale, come di solito le donne nelle fotografie dell’epoca.

Il punto più elevato del Sacrario è però riservato a quanti non si è potuto identificare, i dispersi “morti presunti” che, scomparendo nella guerra, lasciarono i familiari in una sospensione forse peggiore del lutto stesso. A costoro soprattutto il Sacrario era rivolto, raccogliendo in un luogo simbolico anche la speranza che le spoglie del loro congiunto avessero avuto lì una degna composizione. I 60.000 ignoti sono infatti sepolti sul gradone più elevato.

allievi ufficiali, uscendone di lì a poco sottotenente dei bersaglieri. Assunto il comando del Plotone Arditi Reggimentale dell’8° Bersaglieri, combatté valorosamente nella battaglia del Solstizio meritandovi la Medaglia d’Argento al Valor Militare.

Fu ucciso da una raffica di mitragliatrice il 4 novembre 1918, pochi minuti prima della entrata in vigore dell’Armistizio, ultimo caduto della guerra. Gli venne concessa la Medaglia d’Oro al Valor Militare alla memoria. Suo padre





MEMENTO

rubrica su
sacrari militari,
luoghi e itinerari
della memoria



ASIAGO E L'ALTOPIANO

di Massimo Bubbio

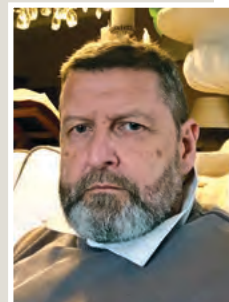
Asiago e l'Altopiano dei Sette Comuni ospiteranno dal 25 al 27 maggio 2024 il XXXI Raduno Nazionale degli Autieri d'Italia. In questi luoghi, nel primo conflitto mondiale, si sono scritte pagine di storia e le truppe automobilistiche hanno condotto nei giorni 19-22 maggio 1916 l'imponente movimento logistico che ha permesso il rischieramento di uomini e materiali dall'Isonzo all'Altopiano di Asiago, atto a contrastare l'avanzata austro-ungarica sul nuovo fronte aperto dalla *Strafexpedition*, la poderosa "spedizione punitiva" che aveva l'ambizioso obiettivo di travolgere la resistenza italiana sul fronte degli altipiani, raggiungere e dilagare nella sottostante pianura veneta ed aggirare per colpire alle spalle il fronte orientale italiano. Questo primo impiego di massa di mezzi di trasporto ha dato agli

automobilisti militari italiani di tutti i tempi una gloriosa tradizione di onore, spirito di sacrificio, generosità e dedizione al servizio.

Per quanto precede, mi sembra dunque opportuno far conoscere meglio alcune aree e luoghi storici d'Italia che hanno fatto da sfondo ad episodi bellici legati alla gloriosa storia dell'Esercito Italiano, con un itinerario che ci porti sulla piana di Asiago dove si è combattuta la Grande Guerra e si celebra il ricordo di quanti hanno immolato la loro vita in quei territori.

Asiago si raggiunge facilmente percorrendo l'autostrada Valdastico A31, che si diparte dalla A4 Milano-Venezia all'altezza di Vicenza Est, fino a Piovene Rocchette, alla base dell'Altopiano. Da lì si sale per la strada del Costo, superando con una serie di facili tornanti un

Massimo Bubbio è Colonnello dell'Arma dei Trasporti e Materiali (in Riserva). Nel corso della carriera ha acquisito una considerevole esperienza in campo logistico, prestando servizio in ambito internazionale nel Regno Unito e negli Stati Uniti e operando in organismi NATO, ONU e UE nei vari teatri operativi (Balcini, Iraq, Afghanistan, Emirati Arabi Uniti, Libano, Somalia) quale esperto nel settore della pianificazione logistica e dei trasporti multimodali.



dislivello di circa 800 m., sull'Altopiano, anticamente suddiviso in sette circoscrizioni organizzate in una federazione autonoma, la più antica al mondo, denominato appunto dei Sette Comuni.



In viaggio verso l'Altopiano, maggio 1916



Attraverso Tresché Conca, da cui si può raggiungere il forte militare di Punta Corbin, costruito a partire dal 1906 su uno sperone di roccia proteso sulla Valle dell'Astico, che costituiva con altre strutture la linea difensiva sulle Prealpi vicentine, e Canove di Roana, con il Museo della Grande Guerra 1915-1918 che al suo interno raccoglie una grande quantità di residui bellici recuperati sui campi di battaglia dell'Altopiano, si raggiunge Asiago.

Il capoluogo dell'Altopiano, nota località turistica di villeggiatura estiva ed invernale, fu un tempo capitale della Spettabile Reggenza dei Sette Comuni e si trovò, dopo l'offensiva di primavera nella prima guerra mondiale, nella terra di nessuno subendo terribili bombardamenti che la rasero al suolo.

Nella parte sud della cittadina, sulla provinciale che porta a Bassano del Grappa, **oggi Viale Autieri d'Italia**, un monumento costituito da una colonna romana, qui posta nel 1956, indica il punto dove arrivavano e ripartivano le autocolonne militari provenienti dalla pianura che in tre giorni trasportarono in area di operazioni circa 120.000 uomini con il relativo materiale consentendo di fermare l'offensiva nemica e passare successivamente al contrattacco.

Il Sacrario Militare Leiten (*pronuncia Laiten*), assieme a Redipuglia e Cima Grappa ed all'Ossario del Pasubio, è uno dei più importanti sacrari della Grande Guerra, icona degli avvenimenti e delle più sanguinose battaglie di questa immane tragedia. Sorge sopra un ampio colle che domina Asiago, dove un tempo esisteva l'omonima contrada; il toponimo è cimbro e significa appunto "ondulazione collinare prativa".

Sul colmo di questa panoramica collina, a 1058 m di quota, il 19 agosto 1932 è stata posta la prima pietra del monumento, ad arco trionfale quadrangolare, dedicato ai Caduti sull'Altopiano. Custodisce le spoglie di quasi 55.000 soldati di cui almeno 33.000 ignoti, italiani ed austro-ungarici. Il progetto è dell'architetto veneziano Orfeo Rossato e l'opera è stata completata nell'ottobre 1936.

Il monumento è costruito interamente in marmo rosso locale. È formato da una piattaforma alta 7 m. a pianta



Il Sacrario militare di Asiago visto da Contrada Zocchi

quadrata di 80 m. per lato, dove sono raccolte le ossa dei soldati; un grande arco trionfale in cemento armato rivestito in pietra, alto quasi 50 m., è posto sopra la piattaforma ad ampia terrazza panoramica, e un avancorpo aggancia la monumentale scalinata posta al termine del lungo viale. I decori scultorei denotano il gusto retorico dell'epoca. L'interno è austero, senza fronzoli, tra l'interminabile fila dei nomi dei Caduti.

I resti dei soldati italiani vennero trasferiti attorno al 1938, recuperandoli dai 36 cimiteri dei paesi dell'Altopiano e da numerosi altri piccoli cimiteri. I soldati austriaci vennero traslati da tre grandi cimiteri nei dintorni di Asiago alla fine degli anni Sessanta.

Naturalmente il Sacrario non conserva le spoglie di tutti i Caduti nell'Altopiano: si pensi che nella sola battaglia dell'Ortigara vi furono almeno 35.000 Caduti in pochi infernali giorni, mentre le complesse azioni durante la Strafexpedition richiesero un tributo di sangue di oltre 80.000 vittime.

All'interno del monumento si trova un piccolo museo con interessanti reperti e la descrizione degli avvenimenti bellici sull'Altopiano.

Non si può che partire da questo luogo iconico per esplorare l'Altopiano. Il modo migliore, valorizzante e non banale, è con una passeggiata di 4 km. con 100 m. di dislivello attorno al grande monumento, da percorrere in circa 2 ore. Passeggiata silenziosa, perfino solitaria in periodi di un po' fuori stagione. Ci sor-

prenderanno gli ambienti agresti e le vaste vedute paesaggistiche, le stesse cui era intimamente legato lo scrittore asiaghese Mario Rigoni Stern del quale ricordiamo il libro autobiografico *"Il sergente nella neve"* in cui racconta la propria esperienza nella disastrosa ritirata di Russia e le raccolte che hanno come ambientazione il suo amato Altopiano.

La Strada Comunale Farragh s'inoltra, alla sinistra del Sacrario, nella campagna tra i recinti dei pascoli e l'incombente mole del grande monumento.

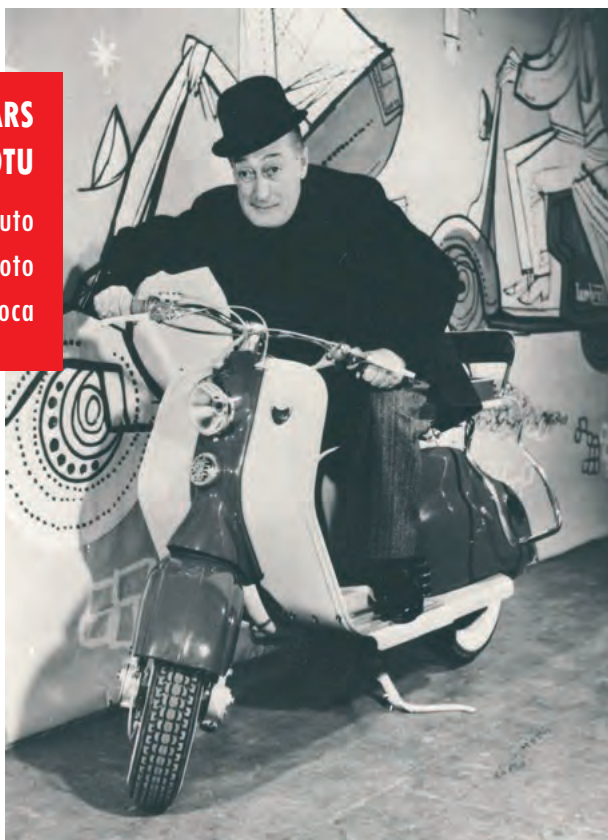
I paesaggi si fanno subito grandiosi e permettono di vedere il centro abitato e le gobbe montuose che circondano la piana di Asiago. Un tratto in salita ci spalanca un paesaggio ancor più aperto, meraviglioso, con in lontananza il gruppo del Pasubio, altro teatro di drammatiche vicende belliche.

Raggiunta contrada Zocchi di Sopra, luogo più elevato dell'escursione, si torna verso il Sacrario per quella che un tempo era contrada Leiten. In alternativa, optando per un allungamento del percorso, si possono raggiungere contrada Melar e contrada Pennar, famosa per il noto omologo caseificio produttore di formaggio Asiago, eccellenza gastronomica locale.

Da Pennar ci si dirige verso l'Osservatorio Astrofisico dell'Università di Padova, fondato nel 1942, quando disponeva del più grande telescopio d'Europa. Da lì, per contrada Clama, si rientra al Sacrario Leiten.

**ARS
IN MOTU**

auto
e moto
d'epoca



L'ITALIA DOPO LA SECONDA GUERRA MONDIALE SI RIMETTE IN MARCIA... SU DUE RUOTE



Dean Martin mette in moto una Lambretta 125 LD; Totò testimonial della Lambretta 150 LD del 1957

di Antonio Romano

Alla fine del secondo conflitto mondiale il patrimonio motoristico italiano è praticamente scomparso. I danni di guerra, la quasi totale distruzione del tessuto industriale, l'immenso numero di veicoli distrutti sui vari fronti del conflitto hanno quasi azzerato il numero di veicoli circolanti. A questo si aggiunge il pericolo di "epurazione" delle fabbriche che vengono accusate, a torto o a ragione, di connivenza con il regime appena scomparso.

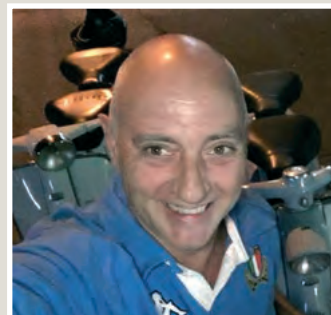
Case costruttrici illustri come la Isotta Fraschini, la Ansaldo, la Breda e tante altre, sono prossime alla definitiva chiusura e, inoltre, le loro linee di produzione risultano inutilizzabili a causa sia dei bombardamenti che hanno colpito le città italiane, sia dei danneggiamenti perpetrati dalle truppe tedesche in ritirata.

L'Italia è praticamente "a piedi". Qui inizia la storia di due intraprendenti uomini d'industria: Enrico Piaggio e Ferdinando Innocenti. Questi, commissionando i progetti a due ex ufficiali della Regia Aeronautica, l'ing. Ascanio (Piaggio) e l'ing. Torre (Innocenti), daranno vita a due scooter che diverranno famosissime icone del "made in Italy" ovvero la Vespa e la Lambretta. La Lambretta, insieme alla Vespa, ha monopolizzato il mercato scooteristico italiano, ha saputo distinguersi in campo internazionale per le sue originali caratteristiche tecniche, coadiuvate da una car-

rozzeria particolarmente elegante ed eccezionalmente moderna.

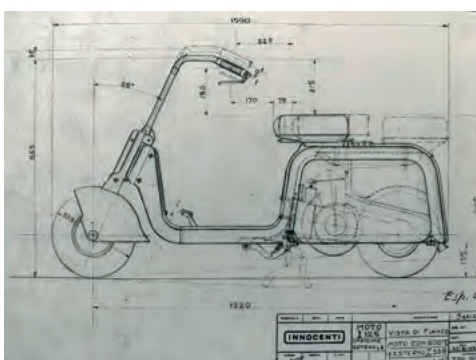
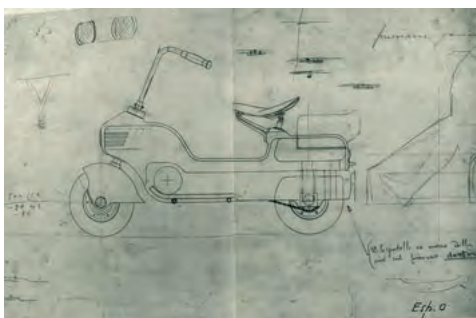
Iniziando a parlare della Lambretta non possiamo esimerci dal parlare del suo ideatore, Ferdinando Innocenti che, tra l'altro, è proprio colui che ha inventato e brevettato i famosi ponteggi a tubi e morsetti ancora oggi utilizzati e tutt'ora denominati "tubi e ponteggi Innocenti".

Ferdinando Innocenti nasce come "figlio d'arte": il padre, inizialmente fabbro ferraio, diviene proprietario di una ferramenta in quel di Grosseto. Ferdinando continua in questa attività fino ad arrivare, negli anni '30, a essere uno dei più importanti produttori di tubi in metallo e manufatti per l'edilizia, arrivando perfino a concludere, nel 1931, un importante appalto per la costruzione di un complesso di irrigazione a pioggia nei giardini papali di Castel Gandolfo. I suoi capannoni industriali sono situati a Milano, in zona Lambrate, vicino alla Caserma "Mercanti", e a Roma. Nel 1944 Ferdinando Innocenti vede per la prima volta uno scooter americano, il *Cushman*, utilizzato dagli Alleati come mezzo di collegamento tra le varie unità dislocate nei dintorni della Capitale, e ha una formidabile intuizione: il futuro della motorizzazione individuale potrebbe essere il motoscooter. Mentre la guerra infuria ancora nel nord Italia, Ferdinando Innocenti si mette all'opera, a Roma, per



Il Colonnello dell'Arma Trasporti e Materiali **Antonio Romano** proviene dal 109° corso Allievi Ufficiali di Complemento (AUC). Autorizzato a fregiarsi della medaglia d'oro al merito di lungo comando, ha preso parte a numerose missioni internazionali operando sempre in ambito logistico. Cultore di veicoli d'epoca, è un piccolo collezionista di scooter Lambretta e presidente del Club "Solo ruote d'epoca" di Napoli. È stato anche presidente dell'Old Lambretta Club Campania e in tale veste ha collaborato con il "Notiziario Lambretta", in qualità di redattore di articoli. Ha lasciato il servizio attivo ad agosto del 2022.

progettare un motoscooter dalle caratteristiche economiche e dalle dimensioni ridotte. Il primo progetto, chiamato "esperimento zero", viene completato in pochi



In alto: progetto della Lambretta “esperimento zero” prima versione e, sotto, la seconda versione; Lambretta 125 m (A) del 1947-1948

mesi e prevede una carrozzeria a forma di siluro sagomato che racchiude tutti gli organi meccanici e incorpora nella parte anteriore un faro. Particolarmente interessanti risultano alcuni componenti, quali la sospensione anteriore telescopica incorporata nel canotto di sterzo e la forcella in lamiera stampata che carena in parte la ruota. Questo progetto della Lambretta non monta la sospensione posteriore e, per il molleggio, si affida solamente alle molle telescopiche della sella. Il gruppo motopropulsore è posizionato nella parte ante-

riore della carenatura e segue il tradizionale schema utilizzato sulle moto- leggere della fine degli anni '30, con trasmissione finale a catena. Tale progetto sperimentale però rimane solo sulla carta, non incontrando la totale approvazione di Ferdinando Innocenti e, nel 1945, un nuovo progetto viene affidato a un giovane generale della Regia Aeronautica che si era distinto nella progettazione di parti meccaniche per aeroplani: l'ing. Pier Luigi Torre.

Questi ridisegna totalmente il progetto, proponendo una meccanica più sofisticata e innovativa sotto tutti gli aspetti; il gruppo motopropulsore forma un gruppo unico con la trasmissione fornendo anche sostegno alla ruota posteriore, e la trasmissione del movimento avviene per mezzo di una serie di ingranaggi calettati su tre assi distinti. Il gruppo motopropulsore ha la cilindrata di 125 cc ed è caratterizzato dalla accensione a magnete; inoltre dalla parte opposta del magnete vi è calettata una grande ventola che invia aria fresca al cilindro, mantenendo così costante la tem-



peratura di esercizio. Il cambio è a due velocità, mentre il diametro delle ruote è di 6” o 7”. Il telaio è composto da una trave in lamiera scatolata, costruita in modo da sopportare tutti gli sforzi torsionali o flessionali; la carrozzeria è completata da un'integrale pannellatura in lamiera stampata che racchiude il serbatoio, il bauletto porta oggetti e il gruppo motore.

Alla fine del 1946 viene preparato il modello di “esperimento 0”, che incontra immediatamente il favore di Ferdinando Innocenti. Con poche modifiche si arriverà alla produzione della prima lambretta “m” (dove “m” sta per motoscooter). Qui inizia la storia di uno scooter che, per le innovazioni tecniche e per i record di velocità, di cui alcuni ancora validi, rimane espressione della tecnologia e del design italiano.

Prima di terminare questo articolo rimane però un dubbio da dissipare, ovvero: da dove viene il nome “Lambretta”?

Ebbene possiamo trarre risposta da quanto riportato dal Notiziario Lambretta anno I numero 4: “Lambretta deriva dal nome di un piccolo corso d'acqua, il Lambrò, che nasce al Pian del Rancio in Val Sassina e si butta, dopo un seguito di capricci torrentizi, nel lago di Pusiano. Da qui il fiume esce raccogliendo le acque dell'Alserio, prosegue quindi il cammino fino a Monza e, presa Lambrate alla larga, infilandosi fra i nostri capannoni con curiosità, si avvia verso il Po dopo aver percorso 130 chilometri”.

(continua nei prossimi numeri)

IL MITO ITALIANO DELL'ALFA ROMEO SPIDER “DUETTO”

di Paolo Ballarini

La capacità di concepire e produrre bellezza spicca tra le peculiarità prettamente italiane. Infatti realizzare motoveicoli (es. Lambretta o Vespa) o autoveicoli (es. FIAT 500) che hanno contrassegnato la storia dell'automotive, costituisce sicuramente un nostro indiscutibile “marchio di fabbrica”.

Un fregio Abarth, Alfa Romeo, Ferrari o Lamborghini annichilisce chiunque. Nell'Olimpo dei miti italiani che hanno contrassegnato la storia dell'automobilismo mondiale

c'è sicuramente l'Alfa Romeo Spider, la protagonista di questo articolo.

Nata nel 1966, per realizzare questa autovettura gli ingegneri del Biscione (simbolo dell'Alfa Romeo) prendono il pianale della Giulia e lo adattano allo scopo, accorciandone il passo e irrobustendone le zone “nevralgiche”, dopo la rimozione del tetto.

Per disegnare la carrozzeria ci si affida a uno dei migliori design dell'epoca – se non proprio il migliore in assoluto –:



ALFA ROMEO 1600 SPIDER del 1966



Dall'alto: l'attore Steve McQueen testa l'Alfa Romeo Duetto; Dustin Hoffman a bordo della Duetto in una scena del film "Il laureato"; in fondo: l'Alfa Romeo Spider "coda tronca" prodotta dal 1969 al 1982

Pininfarina, nella persona di Franco Martinengo e con la supervisione di Battista Farina, che realizzano quello che si può definire un *instant classic*: la "Osso di seppia", ovvero la prima generazione della Duetto, così soprannominata per la forma arrotondata della sua carrozzeria davanti e dietro. La macchina fu presentata al Salone di Ginevra il 10 marzo del 1966 e rimase in produzione per ben 27 anni.

La fortuna della piccola sportiva iniziò nel 1966 quando la rivista "Sports Illustrated" invitò l'attore Steve McQueen a testare la spider italiana, insieme ad altre vetture sportive. L'attore fu entusiasta della Duetto e affermò che «... è un'auto molto bella e che ti perdona gli errori, valorizzando il piacere di guida». Il giudizio di Steve McQueen costituì per la vettura italiana una validissima pubblicità.

Nel 1967 la Duetto viene guidata da Dustin Hoffman, nel famosissimo film "Il laureato". In breve tempo divenne oggetto di culto e patrimonio della cinematografia mondiale la scena in cui Dustin Hoffman sfreccia a tutto gas per le strade della California a bordo della Duetto, con il suono del motore Alfa amplificato, per raggiungere in chiesa la sua Elaine, sulle note in



sottofondo della chitarra acustica di Paul Simon. La Duetto inizia così la sua carriera da star, diventando l'auto di scena preferita con più di 300 apparizioni in film italiani ed esteri. Nell'arco della sua storia, l'autovettura è stata prodotta in diverse varianti, per un totale di oltre 120.000 esemplari. L'autovettura uscì sul mercato essenzialmente in 4 versioni:

– l'Alfa Romeo Spider, detta "Osso di seppia", prodotta dal 1966 al 1969. La capostipite è molto ricercata dai collezionisti e vanta quotazioni di tutto rispetto. Sotto il cofano troviamo un motore 1.600 cc da 109 CV ed il grintoso 1.750 cc della versione "Spider Veloce" da 114 CV. Nel 1968 arriva anche la più economica "Spider 1.3 Junior" da 89 CV;

– l'Alfa Romeo Spider denominata "Coda tronca", per la parte posteriore dal caratteristico taglio verticale, prodotta dal 1969 al 1982.

– l'Alfa Romeo Spider "Terza serie", prodotta dal 1983 al 1989. Si distingue per le sostanziali modifiche alla carrozzeria, come gli inediti paraurti e lo spoiler posteriore in materiale plastico, funzionali al miglioramento dell'aerodinamica della vettura. I cavalli disponibili erano 104 e 128, per i due motori da 1.600 e 2.000 cc;

– l'Alfa Romeo Spider "Quarta serie", prodotta dal 1990 al 1993, ultima della serie, che segna un ritorno alle origini, con un design alleggerito dagli orpelli plastici. Proposta anche con motore di 2 litri ad iniezione elettronica, questa versione viene prodotta per tre anni e rappresenta il "canto del cigno" di uno dei modelli più longevi della storia Alfa Romeo.

In ogni caso e in qualsiasi versione sia stata prodotta, la Duetto era e resta un sogno e un'icona tipicamente *made in Italy*. Una curiosità sulla Duetto: quale preludio alla presentazione ufficiale negli Stati Uniti, l'Alfa Romeo organizzò una fantastica cro-

Il 1° Lgt Paolo Ballarini, nato a Roma nel 1964, si arruola nel 1982 presso

la Scuola Allievi Sottufficiali di Viterbo, 51° Corso A.S., con incarico Meccanico Mezzi Ruotati. Nel 1984 viene destinato presso il 10° Autogruppo di Manovra Interforze "SALARIA". Dal 2000 al 2022 è stato il responsabile del sito del Ministero della Difesa presso il Comune di Roma per la gestione degli accessi ai varchi ZTL del Centro Storico. Nel 2013 viene trasferito presso il Comando del Raggruppamento Autonomo della Difesa, con incarico di addetto alla Sezione Tram. A fine 2022 transita nella riserva.



ciera con traversata atlantica da Genova a New York. La turbonave Raffaello fece peraltro tappa a Cannes, in occasione dell'omonimo festival cinematografico. A bordo vi erano 1300 invitati appartenenti al mondo della moda, dello spettacolo, della musica e dello sport, tra i quali Vittorio Gassman, Rossella Falk, Anna Moffo e Marie Laforêt. Quali icone dell'italianità, e volendo rappresentare la bandiera italiana, vennero anche imbarcati sulla Raffaello 3 esemplari della Duetto, rispettivamente di colore verde, bianco e rosso. Nel corso della crociera venne anche organizzata una lotteria, con estrazione a sorte tra i partecipanti, che assegnava in premio una Duetto: vinse l'indossatrice Heidi Gover, all'epoca *top model* di Oleg Cassini.



Per individuare il nome dell'autovettura fu indetto un concorso: venne scelto il nome "Duetto", proposto da tal Guidobaldo Trionfi che vinse l'autovettura, consegnata poi dal presidente Giuseppe Luraghi



NELLA DIVISA L'UOMO E IN UNA LACRIMA L'EROE

**NOSCE TE
IPSUM**

rubrica di
psicologia

di Elena Cornacchione

«**L**avoro sotto pressione, con l'acqua alla gola, non sono abituato a lavorare con tranquillità. Quando sono in missione penso a casa ma quando sono a casa penso sempre alla missione. Sono un eterno insoddisfatto. Non faccio trasparire le mie emozioni. Sono in affanno e vado in carenza di ossigeno. Ho paura di farmi vedere più debole. Sono duro con me stesso e morbido con gli altri. Sono stanco di essere personaggio, ma me lo impone il ruolo. Sono sempre in competizione con tutti. Non dormo e non mangio durante il giorno. Me ne sono andato di casa presto e mi sono arruolato per non affondare nel dolore...»

Questi sono solo alcuni esempi di condivisioni fatte durante le sedute di terapia *on-line*, da parte di militari in missioni italiane di *peacekeeping* (operazione con compito di preservare la pace), lontani da casa per lunghi periodi.

Ho scelto di iniziare l'articolo partendo dalle loro parole, intrise di vere emozioni, perché spero che possano farsi strumento prezioso, mettendo in evidenza una realtà di cui non si parla mai abbastanza: come aiutare i militari a prendersi cura degli uomini che sono alle loro dipendenze e come supportarli nella gestione della lontananza e dello stress, a cui vengono sottoposti per le peculiari mansioni che svolgono.

Esistono vari modi per essere vicini a distanza e oggi la tecnologia disponibile, se impiegata al meglio, lo consente. Infatti la mia attività clinica *on-line*, in qualità di psicoterapeuta libero professionista, ha permesso a molti di loro di ricevere aiuto, facilitando il loro



ritrovarsi e recuperando uno stato di benessere, anche allo scopo di evitare di tornare a casa, dopo o durante una missione, come un perfetto "sconosciuto", sia per sé che per gli altri.

Nell'immaginario collettivo, il militare è spesso considerato una sorta di supereroe, che possiede qualità ineccepibili come una forza indomita, il coraggio da leone che gli permette di affrontare qualsiasi tipo di avversità, la capacità di attraversare l'inferno del mondo, quasi senza averne paura.

Alcune professioni, anche se richiedono un certo profilo di personalità, possono mettere chiunque a dura prova.

Anche se per svolgere questo lavoro, le qualità del nostro immaginario devono necessariamente appartenere al suo corredo interiore, resta il fatto che esperienze così forti possono provocare sintomi e mettere a rischio la salute mentale e fisica; sono quindi necessarie ulteriori risorse, per aiutare queste persone a non vivere come una vergogna la richiesta di aiuto nel momento del bisogno, offrendo servizi di supporto qualificati. Infatti quella della vita militare, non è una scelta che tutti possono fare, motivati soltanto dalla stabilità del posto fisso o magari per vivere un'esperienza diversa quando si va in missione all'estero.

In particolar modo chi va fuori area, oltre a correre altissimi rischi per la vita, subisce dei livelli di stress che, se non sono ben gestiti, possono generare gravi problemi psicologici a se stessi e inevitabili ripercussioni anche sui membri della famiglia a distanza (genitori, coniugi, figli, fratelli).

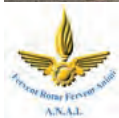
Modugno cantava che la "lontananza è come il vento" spegne i piccoli fuochi, ma ne accende anche di grandi; in questo articolo voglio proprio sottolineare come per il militare stare lontano da casa può essere un'arma a doppio taglio: a volte accende grandi fuochi che divampano interiormente ed in altre occasioni riesce a spegnere subito quelli piccoli. La costante di uno stile di vita che, nel corso degli anni, può far tremare anche chi ha i nervi più saldi. I vari trasferimenti in madrepatria e nei paesi stranieri, le esercitazioni, il pendolarismo

Perché è importante la psicologia nella vita di ciascuno di noi?

La psicologia serve a capire le origini del nostro comportamento, studiandolo in base alla nostra esperienza. Questa scienza, infatti, ci aiuta a relazionarci meglio e, perché no, ad essere persone migliori. La psicologia è molte cose, non è imbrigliabile in una sintetica definizione, ma resta soprattutto una scienza che ambisce a scoprire i meccanismi della mente, e in particolare ad analizzare le dinamiche comportamentali e affettive.

Perché è importante la psicologia nella vita di un militare?

La vita di un militare è caratterizzata da tante rinunce e da molti sacrifici, da impieghi in luoghi spesso lontani da casa e in contesti difficili, talvolta ostili e pericolosi. Tutto questo comporta stress e saper gestire situazioni estreme, dal punto di vista psicologico, dovrebbe far parte del bagaglio di ogni buon militare. È molto importante che una donna o un uomo che indossano una divisa possano disporre, da parte della propria organizzazione, di un adeguato supporto psicologico, soprattutto nei campi tradizionali dell'ambito militare, che restano sempre i più importanti: il comando e la *leadership*, la selezione del personale, il *problem solving*, la valutazione dei militari dipendenti, la gestione dello stress in contesti ad alto rischio, il miglioramento delle dinamiche di gruppo, il *brain storming* e, non per ultimo, il recupero dei soggetti traumatizzati.



che li costringe ad allontanarsi frequentemente dalle basi, diventano la normalità e la normalità l'eccezione. A lungo andare, per loro può essere difficile sia lavorare che stare a riposo in famiglia.

Ma cosa potrebbe essere loro di aiuto?

Sappiamo che alcuni materiali hanno la capacità di resistere agli urti senza rompersi, assorbendo il colpo, questa è anche una capacità psicologica, cioè affrontare e superare un evento traumatico o una difficoltà facendo fronte allo stress e uscendone rafforzati, riorganizzando positivamente il mondo interiore ed esteriore. *È la capacità di essere resilienti che accompagna l'essere uomo da sempre*: basti pensare alla storia che ci ha visti vivere nudi, cacciatori, lottatori, sopravvissuti resistendo sia a disastri che a guerre.

Gli studi psicologici e l'esperienza, ci dimostrano come le persone che possiedono livelli elevati di resilienza, sono altamente motivate, capaci di adattarsi ai cambiamenti, resistere alle condizioni più avverse ed in grado anche di trovare soluzioni a problemi molto complessi. Ma soprattutto dopo una caduta, cioè una durissima prova della vita, sanno risollevarsi più velocemente di altri. I resilienti però non sono i più fortunati ad essere così; se hanno sviluppato questa risorsa l'hanno sicuramente saputa mantenere, se invece non l'avevano prima, si sono impegnate lavorando costantemente su se stesse per conservarla attiva e presente, in modo da essere altamente efficienti ed efficaci operativamente nella professione nel corso del tempo. Ma così come è possibile farla crescere, le persone possono implacabilmente anche diminuirla trovandosi poi in grandi difficoltà.



Si tratta di un processo dinamico e proprio per questa sua peculiarità, necessita di attenzione, cura, impegno, responsabilità, consapevolezza. Si può quindi apprendere.

Per arrivare all'acquisizione e al mantenimento della resilienza, è necessario aver raggiunto un equilibrio nel soddisfacimento di alcuni bisogni fondamentali e primari per l'individuo, che vanno da quelli prettamente inerenti la sfera fisiologica (si pensi ad esempio all'importanza del riposare a sufficienza, del nutrirsi) a quelli relativi al senso di appartenenza (famiglia di origine, propria famiglia, gruppo di lavoro e amici) e al sostegno sociale (di cui fa parte anche l'arma a cui appartiene professionalmente).

Quando vengono ignorati certi sintomi sia dal soggetto che li prova che dai superiori in missione, si contribuisce ad elevare il rischio di bruciare le risorse interiori, quindi aiutare i militari lontani a sviluppare questa abilità potrebbe prevenire molti disturbi di personalità a cui sono esposti. C'è sempre un uomo sotto la divisa, ma se l'uomo dimentica di esserlo, sottovaluta ciò che sente, pensa o fa e rischia di tornare a casa lasciando se stesso in missione, senza riuscire più a godersi il presente e la famiglia.

Tempo fa lessi in un libro di Brian Turner questa frase *"...anch'io, a tempo perso, riempio taccuini di poesie, ma quello per me era un modo per isolarmi. Per molti versi il linguaggio della poesia creava in me uno spazio interiore, uno spazio che non apparteneva né all'esercito né alla comunità militare in cui prestavo servizio"*.

Queste parole sono intrise di profonda resilienza, un soldato che trova la bellezza collaterale in una situazione complessa dentro la poesia, che diventa il suo spazio sacro, quello in cui resta in connessione con se stesso. Ognuno può trovare il suo, ascoltandosi profondamente e facendo un percorso di crescita interiore: sarà quella connessione con se stesso a diventare la sua risorsa.

Essere uomini migliori, non implica diventare perfetti e neanche indossare la corazzina del super eroe sperando di non essere scalfiti da nulla, il militare in missione è un uomo che ha un cuore che pulsa e per quanto possa tenere tutto sotto controllo, la mente e la disciplina non potranno mai cancellare il suo sentire, magari potrà solo diventare bravo ad ignorarlo, negarlo, soffocarlo, nascondere, non senza conseguenze. Invece è prezioso sia il tempo



Elena Cornacchione è una psicologa-psicoterapeuta, specializzata in Psicologia Clinica, Analisi Transazionale e Arteterapia. Lavora come libero professionista e collabora con enti pubblici e privati. Ama la natura, l'arte in tutte le sue forme e leggere, scrivere saggi, racconti e poesie. Grazie alla lunga esperienza clinica, ha un'approfondita ed eclettica formazione psicoterapeutica che si rinnova e arricchisce continuamente. In questo percorso personale e professionale di ricerca, offre sempre un posto d'onore alla dimensione spirituale dell'essere umano.

lento del guardarsi dentro, che anche se in certe situazioni è poco può dilatarsi all'infinito, che il tempo reattivo per essere operativi fuori mantenendo la mente lucida e l'attenzione massima.

Se fra il comando e l'obbedienza, le Autorità militari dimenticano i bisogni dell'uomo, durante le missioni ci saranno sempre casi clinici da risolvere.

La responsabilità di lavorare su questi aspetti non è solo del militare singolo in difficoltà o della sua famiglia, ma soprattutto dell'Istituzione militare, che deve mettere in atto coscientemente scelte organizzative e risorse umane come gli psicologi-psicoterapeuti, volte a garantire interventi clinici di cura e prevenzione.

La mia esperienza mi ha insegnato che possiamo fare tantissimo per imparare ad essere noi stessi dentro il ruolo che abbiamo! *E concludo con un ricordo*: durante una seduta, un altro paziente militare in missione che seguivo a distanza, per descrivere come si sentiva, ha utilizzato questa battuta del film "Il Corriere" di Clint Eastwood: *«Pensavo che fosse più importante essere qualcuno là fuori, invece del fallimento che ero qui dentro casa mia»*.

Ed io aggiungo che iniziare ad accogliere questa umanità, è la via privilegiata per sviluppare la resilienza, trasformando quel fallimento in conquista.



RUOTE NEL DESERTO

Teatri operativi, mobilità e logistica del Regio Esercito in Africa Settentrionale

di Col. tramat Onofrio Garzone

FABULAE

rubrica
di libri e
letteratura



Questa opera è stata realizzata nel 2022 da due amici, Aldino Bondesan e Toni Vendrame, visceralmente appassionati della Battaglia di El Alamein, il cui mito è ancora oggi vivo, e della logistica della seconda guerra mondiale in Nordafrica. Prima di "Ruote nel deserto", i due autori avevano realizzato un'altra opera straordinaria, "El Alamein"-Cierre Edizioni, nel 2015, che rivisitava appunto quella battaglia decisiva nel teatro nordafricano, basandosi su una ricerca storiografica approfondita e accurata, che conferisce grande spessore al libro. Tutto ruota intorno alla leggenda della guerra nell'Africa Settentrionale, sublimata nell'epopea degli Autieri durante la battaglia di El Alamein.

Il contesto storico. Nel deserto del Sahara, presso El Alamein, in arabo "Due Bandiere", non ebbe luogo una singola battaglia, ma una serie di azioni tattiche offensive e difensive, lanciate a partire dal 30 giugno 1942 e svoltesi fino al 4 novembre dello stesso anno. Churchill, famoso per i suoi aforismi, in merito a questa famosa battaglia, si pronunciò così: «Prima di El Alamein non sapevamo cosa fosse la vittoria. Dopo El Alamein non conoscemmo più la sconfitta». Si trattò di circa 4 mesi di cruenti combattimenti, decisivi per le sorti del secondo conflitto mondiale, che segnarono la fine del sogno di Rommel, soprannominato dai suoi commilitoni "der Wüstenfuchs" (la volpe del deserto), per la sua abilità a muoversi tra

le dune sabbiose africane, e del suo fuhrer di raggiungere l'Egitto e impadronirsi dei pozzi di petrolio dislocati in Iraq, Iran e Siria, che avevano una valenza strategica per la logistica di guerra e per l'epilogo della seconda guerra mondiale.

La scelta di El Alamein da parte degli inglesi non fu per nulla casuale: a partire dal 1941 l'esercito britannico aveva organizzato questo estremo baluardo difensivo, contro eventuali offensive delle forze dell'Asse verso Est e il Delta del Nilo. La morfologia del terreno e la logistica giustificavano ampiamente tale scelta. Per quanto riguarda le caratteristiche del terreno, il deserto egiziano nei pressi di El Alamein si restringe, consentendo un angusto passaggio di circa 60 km, con a sinistra il mare e a destra l'insospitata depressione di Al-Qattara, dove paludi e sabbie mobili impedivano qualsiasi azione di aggiramento a largo raggio. Per sfondare quella linea difensiva l'unica soluzione possibile era lo scontro frontale, una sorta di "corpo a corpo" tra le forze in campo.

Dal punto di vista della logistica, El Alamein era collegata con Alessandria, distante poco più di 100 km, e principale base logistica inglese, da una linea ferroviaria e una strada costiera. Inoltre, un acquedotto garantiva il rifornimento di acqua alle truppe britanniche direttamente sulla linea dei combattimenti.

Il generale tedesco Erwin Rommel non riuscirà a sgominare le forze inglesi e ad arrivare da trionfatore ad Alessandria, chiudendo l'accesso al Mediterraneo alla Royal Navy. La morfologia del terreno, la logistica e l'oculata strategia nel condurre le operazioni da parte degli inglesi porteranno, nel maggio del 1943, la sconfitta definitiva e il ritiro di tutte le truppe dell'Asse dall'Africa. La campagna in nord Africa inizia nel settembre del 1940, quando le truppe italiane dalla Libia invadono l'Egitto.

Gli inglesi nel dicembre dello stesso



Col. tramat Onofrio Garzone.

Nato a Roma nel 1963, inizia l'attività lavorativa in Forza Armata nel 1983, dove svolge tutti gli incarichi e periodi di Comando previsti per Ufficiali dell'Arma Trasporti e Materiali. Come Ufficiale superiore, matura una lunga esperienza in ambito Interforze e organismi NATO, presso il Comando Operativo di Vertice Interforze come Capo Sezione Trasporti strategici della Divisione J.M.C.C. Ha svolto numerose missioni all'estero. Negli ultimi anni ha fatto parte dell'Ufficio per il Coordinamento dei Servizi di Vigilanza d'Area (U.CO.SE.VA.), presso lo Stato Maggiore dell'Esercito come Capo Servizio di Vigilanza Ispettore e Ufficiale di Polizia giudiziaria nell'ambito della tutela per la sicurezza e salute dei lavoratori in Forza Armata.

anno con l'Operazione *Compass* ricacciano le forze italiane verso le loro basi in Libia; questa sconfitta verrà definita la nostra "Caporetto del deserto". La Germania decise allora di inviare truppe tedesche in aiuto degli italiani, per evitare la loro disfatta. Il 14 gennaio 1941 sbarcarono in Libia, esattamente a Tripoli, le prime unità tedesche e quattro giorni dopo venne creato il Corpo d'Armata del *Deutsches Afrika Korps*, al cui comando venne posto appunto il generale Rommel, che sferrò il suo primo attacco già il 31 marzo del 1941. L'offensiva si arrestò nei pressi del confine egiziano, con il porto di Tobruch assediato.





Le gratificanti vittorie ottenute nel contrastare le prime controffensive alleate, con le operazioni *Brevity* e *Battleaxe*, contribuirono a creare la leggenda di Rommel e dell'*Afrika korps*, che apparvero invincibili. A modificare, in maniera determinante, i rapporti di forze tra i fronti contrapposti fu proprio la logistica, ovvero la materia d'interesse degli autori Bondesan e Vendrame.

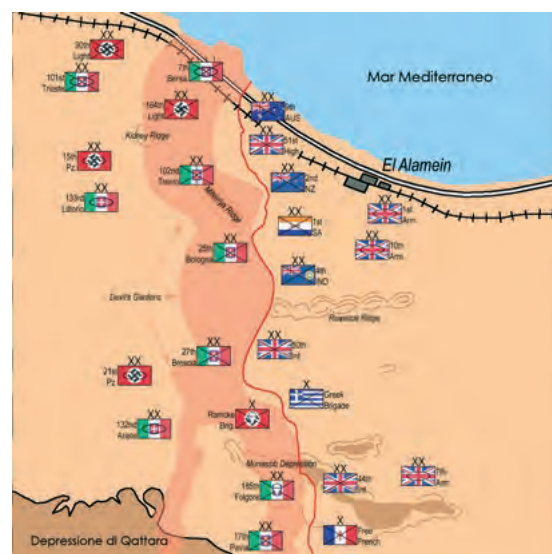
La logistica è da molti ritenuta impropriamente una branca "subalterna" dell'arte militare, rispetto alla strategia e alla tattica. Ma la logistica costituì l'elemento chiave di tutta la campagna del nord Africa: le forze britanniche, potenziate sia numericamente, sia in equipaggiamento, riuscirono con l'Operazione *Crusader* a respingere le forze dell'Asse e a ricacciarle indietro fino a Bengasi. Gli italiani e i tedeschi erano peraltro stremati dal punto di vista del sostegno logistico, essendo a corto di rifornimenti e peraltro minacciati alle spalle da Tobruch.

Sempre la capacità logistica dei due attori in campo rimetterà in discussione l'epilogo della campagna nordafricana, in questa sorta di "fisarmonica" tra avanzate e ritirate. L'arrivo di un convoglio di rifornimenti a Tripoli, il primo dopo mesi, avvenuto il 5 gennaio 1942, riporterà i tedeschi e gli italiani all'offensiva. L'avanzata tedesca verrà arrestata dai britannici sulla linea fortificata di Ein-El-Gazala, tra Derna e Tobruch; gli italiani peraltro si rifiutarono di prendere parte a questa azione offensiva. Il 26 maggio, Rommel, nella battaglia di Gazala, riuscì ad avere la meglio, a sgominare l'8ª Armata britannica e a conquistare Tobruch il 21 giugno del 1942. In tale frangente, i tedeschi entrarono in possesso di ingenti quantità di rifornimenti, senza registrare perdite umane significative. La vittoria comportò il rinvio dell'invasione pianificata di Malta, base aerea britannica e costante minaccia nei confronti dei convogli di rifornimenti verso l'Africa: questa rinuncia risulterà in



seguito decisiva. Dieci giorni dopo, le truppe dell'Asse invasero l'Egitto giungendo a soli 60 km da Alessandria. La linea di difesa britannica venne organizzata nei pressi di El-Alamein, impossibile da aggirare. Nel suo tragico epilogo, El Alamein rappresentò "Il canto del cigno" dell'Armata corazzata italo-tedesca, che subì una cocente sconfitta e il pressoché totale annientamento, nel corso di furiosi scontri contro un nemico molto più forte in uomini e mezzi.

Il libro. Il volume rivela passione in ogni sua pagina e tratta, con dovizia di argomenti e di dettagli tecnici estremamente interessanti (per esempio, come si guida in un mare di sabbia, o l'intercambiabilità degli pneumatici), gli argomenti fondamentali relativi alla logistica della campagna nordafricana italiana, durante la seconda guerra mondiale, ripercorrendo l'epopea dei gloriosi Autieri che presero parte all'epica battaglia di El Alamein. Il libro è suddiviso in due parti. La prima tratta la geografia del teatro operativo nordafricano e la morfologia del terreno, dalla linea del fronte di El Alamein e fino alla Tunisia. Vengono inoltre descritte, con estrema competenza, le infrastrutture strategiche quali: porti, aeroporti e ferrovie. Particolare attenzione viene dedicata all'attraversamento del deserto del Sahara, alla cartografia e al dispiegamento delle unità sul campo di battaglia. La seconda si sofferma sulla storia degli Autieri, dagli albori della motorizzazione militare, ai primi impieghi operativi in Africa Setten-



Dall'alto: autocolonna di autocarri pesanti Fiat 666 su una pista del deserto libico; di-spiegamento delle forze in campo (23 ottobre 1942); pneumatico di autocarro lacerato (primavera 1942)

trionale. L'opera pone quindi il focus sui pilastri logistici della battaglia, a partire dai veicoli impiegati e fino alle eroiche azioni del Corpo Automobilistico nella campagna nordafricana (1940-1943), con incredibile dovizia di note storiche e particolari tecnici sui reparti e sui materiali. La trattazione è completata da numerose schede di approfondimento storico e tecnico, testimonianze dei combattenti, tavole a colori dei mezzi, cartine e disegni. Sono infine pubblicate numerose foto dell'epoca, molte delle quali inedite.

La logistica, la protagonista assoluta del libro, ha determinato, in positivo o in negativo, le più grandi battaglie della storia, quali la campagna di Russia di Napoleone nel 1812, terminata con una disastrosa sconfitta e con l'annientamento di gran parte delle truppe francesi e dei contingenti alleati, oppure l'Operazione Barbarossa, ovvero l'invasione dell'Unione Sovietica da parte della Germania nazista e di alcune altre potenze dell'Asse, iniziata il 22 giugno 1941, e terminata con la disfatta tedesca.

Vista l'alta valenza culturale dell'opera e l'argomento trattato, di estremo interesse per tutti, ma in particolare per l'universo degli Autieri, l'ANAI ha deciso di promuoverne la divulgazione e il patrocinio da parte delle Autorità preposte, tramite convegni e seminari, da organizzare nell'imminente futuro, presso location e istituti prestigiosi. In merito, l'Associazione garantirà un gruppo di esperti del settore logistico e storiografico, per supportare adeguatamente gli autori in questo ambizioso progetto divulgativo.





“LE BAMBINE NON ESISTONO”

L’Afghanistan e quelle bimbe vestite da maschi per sopravvivere

FABULAE

 rubrica
di libri e
letteratura

di Lucia Pavone

“Le bambine non esistono”: parola di Ukmina Manoori, donna afghana che ha deciso di raccontare la sua storia molto particolare, in un libro curato dalla giornalista francese Stéphanie Lebrun. Ukmina Manoori, una bambina nata in una zona al confine tra Afghanistan e i monti del Pakistan, viene costretta dal padre a diventare una *bacha posh*, una bambina travestita da uomo, perché i figli maschi della famiglia sono tutti deceduti prematuramente. La bambina cresce pertanto come se fosse un maschio, aiuta il padre nel lavoro dei campi, conduce le pecore al pascolo, gioca a pallone e si veste con abiti da bambino.

A 16 anni dovrebbe ritornare a essere donna e sposare un uomo che lei non ama, ma Ukmina sceglie deliberatamente di continuare a vestirsi da uomo, dice no al matrimonio “combinato”, alla sottomissione, al burqa, sale sui monti e diventa guerrigliera. Lotta al pari dei *mujaheddin* contro l’invasore sovietico e, indirettamente, per l’emancipazione delle donne. Oggi è stimata universalmente e, con la concretezza della sua storia, difende ed esalta i diritti delle donne.

Spesso ci illudiamo, attraverso ciò che viene trasmesso dai media, di conoscere già molto sull’Afghanistan e sui diritti negati alle donne, ma questo romanzo risveglia le coscienze su una realtà sconosciuta dai più: quella delle *bacha posh*.

Ukmina è l’undicesima nata, dopo sette femmine e tre maschi morti in fasce. Già dopo il primo mese di vita, suo padre aveva capito quanto fosse forte e sentenziava: «Tu sarai un maschio, figlia mia». È un’usanza molto diffusa in Afghanistan, peraltro tollerata anche dai *mullah*: a una famiglia senza figli maschi, è consentito di crescere una bambina, esattamente come se fosse un bambino.

Ukmina assume quindi un’altra identità: si veste come un maschio, ha un nome maschile e come un uomo, soprattutto, vive libera. Ma in questo abominio genitoriale c’è un aspetto positivo: la bambina

sin da piccola può andare in bicicletta, giocare a pallone, spostarsi da sola per le commissioni, parlare da pari con gli uomini del suo villaggio. Il motivo per cui può farlo è perché la bambina Ukmina non esiste, è una realtà fittizia, un fantasma sociale. Lei è Hukomkahan (*l’uomo che dà ordini*).

Il libro parla di un’emancipazione femminile sofferta, conquistata con un coraggio ineguagliabile, in un’Afghanistan che non concede sconti alle donne, ancora legato a tradizioni secolari. Ukmina ci racconta in maniera semplice e cruda la sua vita da maschio, dapprima impostale dal padre, in seguito coraggiosamente scelta da lei. Attraverso le sue parole viene fuori l’artificialità dei ruoli imposti da una società maschilista, discriminante, come quella afgana, che annulla la figura femminile; di contro, emerge la forza di una donna divenuta simbolo per tutte.

Sfogliando questo stupendo libro e leggendo la vita della protagonista si prova amarezza, stordimento e disagio costante. Una persona che si interroga sul suo status di “non donna”; ma lei è anche un “non uomo” che porta avanti la sua battaglia, ispirata da chi, prima di lei, era riuscita in grandi imprese, raggiungendo e superando i suoi intenti.

Ukmina, o meglio, Hukomkahan, non rinnega le sue origini e le sue radici, resta comunque rispettosa delle tradizioni e della religione. Attraverso il suo travagliato vissuto traspare il malessere, la devastazione subita dall’Afghanistan nel corso degli anni e delle guerre, sia dagli oppressori, che dai “liberatori”.

È molto interessante a tal proposito, il punto di vista della protagonista, quando afferma che il liberatore non ha ancora portato l’elettricità fino ai villaggi del distretto, però vuole imporre la sua forma di governo.

Non è mai presuntuosa Ukmina, anzi! La sua analisi d’insieme degli eventi è sempre semplice, vera e umile. Lei è ben cosciente di dover pagare con pezzi della


Lucia Pavone

nasce a Monopoli (Ba) il 13 dicembre 1978 e fin da piccola manifesta la sua propensione per la musica e la poesia. Diviene Medico Veterinario, con Dottorato in Ricerca “Biologia della Riproduzione Umana ed Animale”. Autrice di diversi lavori scientifici, è peraltro musicista, scrittrice e poetessa.

propria anima ogni giorno di libertà, ma sa anche che ne vale la pena.

Sa che solo rimanendo uomo, libero e con diritto di parola, può aiutare le altre donne affinché non debbano più annichilirsi, annullarsi, nascondersi per acquisire il diritto di esistere.

La possibilità di esprimersi ha contribuito a rafforzare il suo anelito alla libertà. «È troppo tardi», ricorda di aver pensato. «Ho assaporato la libertà degli uomini, ho visto le ragazze della mia età scomparire dalle strade e diventare invisibili. Per me non è più possibile tornare indietro. È troppo tardi».

La sua vita è divenuta una leggenda. Ricordiamo che aveva solo 16 anni quando il suo Paese, perennemente preso di mira da potenze straniere, era in lotta contro l’invasore di turno: quello sovietico. Per sei lunghi anni Ukmina combatté come una tigre al fianco dei *mujaheddin*, conquistandosi onori e rispetto. Nel 2009 la ex guerrigliera tornò ad essere una comune cittadina afgana, ma il rispetto guadagnatosi sulle montagne la portò ad essere eletta nel Consiglio provinciale del territorio di cui fa parte la sua città.

Ukmina, grazie alla sua vita coraggiosa, è diventata un’eroina, una coriacea alfiere dei diritti delle donne afghane, e di ogni parte del mondo.

“Le bambine non esistono”, di Ukmina Manoori, ed. Libreria Pienogiorno.



**ANIMA ET
MENS SANA
IN CORPORE
SANO**
rubrica sul
benessere
fisico e
mentale



UNA CORRETTA VIA ALLA PRATICA SPORTIVA

di Fabio Tomei

Praticare uno sport nel periodo dell'infanzia e dell'adolescenza, ma anche in età adulta comporta benefici fisici, psicologici e relazionali. Lo sport, infatti, può svolgere un ruolo importante nella costruzione di una positiva immagine di sé, di una disposizione ottimistica verso il futuro, favorendo la socializzazione e facilitando le relazioni amicali e quelle con adulti capaci di offrire dialogo, comprensione, aiuto.

Inoltre, può rendere capaci le persone di rispetto di codici e norme, di scambi efficaci con gli altri e di reciproco aiuto. Perché le potenzialità dello sport si realizzino, è necessario che gli insegnanti, i genitori, i dirigenti sportivi e gli atleti stessi si impegnino a fare della pratica sportiva un insieme di esperienze positive, felici ed edificanti. I bambini e i ragazzi hanno bisogno di persone adulte che consentano loro di prendere consapevolezza delle proprie caratteristiche e capacità, di costruirsi un concetto di sé positivo e duraturo, oltre a interagire in modo efficace con i coetanei.

Una vittoria non deve incrementare l'aspettativa narcisistica di essere sempre vincenti, così come una sconfitta non deve generare un senso di fallimento personale ma bisogna riconoscere ed apprezzare un buon risultato anche se il figlio non è salito sul podio ma ha dato il meglio di sé.

Nella pratica sportiva agonistica la vittoria è certamente un evento esaltante che gratifica l'atleta e la squadra, che infonde entusiasmo e gioia, che ripaga i sacrifici e l'impegno dell'allenamento, che rinforza l'autostima del singolo e del gruppo. Il bisogno di vincere però non è un bisogno

spontaneo del bambino o dell'adolescente: in genere essi hanno la necessità di sentirsi riconosciuti e valorizzati in quanto individui capaci di conseguire dei risultati. Per loro il successo non è collegato con la vittoria in sé poiché, anche il solo fatto di aver superato un limite personale, offre una grande soddisfazione. La vittoria pertanto non è un obiettivo prioritario dei giovani atleti almeno fino a quando qualcuno non dice loro che devono vincere. I ragazzi che hanno alle spalle genitori ed allenatori che desiderano la vittoria a tutti i costi sono costretti a perseguirla per trovare risposta ai loro bisogni di sicurezza, di stima e di approvazione.

Se essa sfuggirà loro, subiranno una ferita sul piano personale cominciando a temere di essere atleti, e poi persone, di scarso valore.

Per tutte queste ragioni e grazie alla mia decennale esperienza, ho voluto stilare un decalogo e una Carta dei diritti: il primo dedicato ai genitori che avviano i propri figli allo sport, individuale o di squadra; la seconda, destinata ai giovani che praticano uno sport.

Decalogo per genitori con figli che praticano sport

- Non imporre le proprie aspirazioni al figlio: ricorda che ogni bambino migliora e progredisce seguendo i suoi tempi, quindi non giudicare i progressi di tuo figlio confrontandolo con le prestazioni di altri atleti o con le tue aspettative.

- Essere di supporto al figlio: c'è solo una domanda che si deve porre al figlio a fine allenamento o a fine gara: «Ti sei divertito?».

Fabio Tomei

(Roma, 22/06/1961) è maestro di Karate 8° dan della Federazione Italiana Karate (FIK). Allievo del Maestro Iwao



Yoshioka, è stato un grande agonista con numerosi titoli nazionali, europei e mondiali nel suo palmares. Ha iniziato giovanissimo (7 anni) la sua pratica nello stile Wado Ryu, nella palestra Ku Shin Kai diretta dal suo Maestro. Divenuto, successivamente, maestro internazionalmente riconosciuto, è stato nominato, nel 2014, Direttore del Centro Nazionale di Formazione e Ricerca della FIK dove ha formato centinaia di insegnanti tecnici che svolgono la loro attività in tutta Italia.

- Non cercare di sostituirti all'allenatore: il tuo lavoro è quello di dare amore incondizionato e supporto. Bisogna dire al figlio quanto si sia fieri di lui e lasciare la componente tecnica all'allenatore.

- Stimare l'allenatore del figlio: il legame fra l'allenatore e l'atleta è speciale e contribuisce al successo e al divertimento del bambino, quindi non bisogna criticare l'allenatore in sua presenza, perché lo ferirà.

- Non criticare gli accompagnatori: se non si è interessati ad aiutare lo staff come volontario, non è opportuno criticare chi fa tutto il possibile per dare una mano.

- Dire solo cose positive durante le gare: è necessario essere incoraggiante e non criticare mai il figlio o il suo allenatore, perché entrambi sanno se e quando hanno commesso errori.

- Riconoscere e rispettare le paure del figlio: la prima gara può essere una situazione molto stressante ed è normale che il bambino sia spaventato. Non bisogna sgridarlo o sminuire i suoi sentimenti, perché l'allenatore non lo avrebbe fatto partecipare, se non lo ritenesse in grado.
- Essere leali e di supporto alla squadra: non è saggio continuare a spostare il bambino da una squadra all'altra, ogni *team* ha i suoi problemi, anche quelli in cui crescono i campioni.
- Il bambino non deve avere come unico obiettivo quello di vincere: i campioni sono quelli che hanno saputo concentrarsi

sull'allenamento, più che sul risultato.

- Non aspettarsi mai che il figlio diventi un atleta olimpico: bisogna considerare quanti atleti che praticano lo stesso sport del figlio ci siano in Italia, e a quanti posti sono disponibili ogni 4 anni: le possibilità reali che un bambino diventi un atleta olimpico sono lo 0,00...%. Praticare sport assiduamente e proficuamente è molto più importante che partecipare alle Olimpiadi, perché aiuta a crescere persone oneste e civili, proprio come ognuno vorrebbe far crescere i propri figli. Bisogna pertanto essere contenti anche solo del fatto che un bambino voglia cimentarsi nello sport.

Carta dei diritti dei giovani che praticano sport

Praticare uno sport, comporta l'acquisizione dei seguenti diritti da parte di un giovane: praticare lo sport e a sceglierlo liberamente; essere rispettati come persone e come atleti; vivere una valida esperienza educativa; esprimere la propria personalità e le proprie doti e caratteristiche; avere un ambiente che tuteli la salute fisica, psicologica e sociale; comprendere e a partecipare al progetto di formazione sportiva; avere relazioni interpersonali positive; divertirsi; crescere e migliorare le proprie prestazioni; competere, vincere o perdere.

LA COSTANZA NELL'ALLENAMENTO

Chi si ferma è perduto!

di Marco Miserendino

Esaminando i lavori di preparazione relativi al superamento di test fisici (prove di efficienza fisica, concorsi ecc.), l'errore più comune che si riscontra nell'attività motoria è il lavorare "troppo" rispetto ad un lavoro "costante".

Gli allenamenti svolti in vista dei test (principalmente da autodidatta), vengono solitamente mal gestiti ed organizzati senza tenere conto delle reali potenzialità del soggetto.

Troppo spesso coloro che si cimentano in questi ambiti, pensano di poter raggiungere il risultato nel minor tempo possibile, svolgendo attività intense e sedute prolungate; ma tali metodologie, senza un adeguato recupero ed un'adeguata programmazione, non portano un beneficio ma al contrario un rallentamento dell'obiettivo.

Confrontiamo ad esempio, la preparazione che riguarda la partecipazione ad un potenziale test di piegamenti sulle braccia da parte di 2 neofiti di pari livello (**A** e **B**), i quali devono raggiungere un numero di 40 piegamenti, da effettuare senza soluzione di continuità. Supponiamo inoltre che entrambi avranno a disposizione 45 ore totali da dedicare alla preparazione: **"A"** cercherà di raggiungere l'obiettivo portando avanti allenamenti massacranti e tecnicamente discutibili di 3 ore ciascuno, per 15 sedute totali, che svolgerà in 5 settimane a giorni alterni; **"B"** procederà al contrario con allenamenti di 1 ora ciascuno, per 45 sedute totali, dedicandovi 13 settimane a giorni alterni. Nonostante entrambi svolgeranno la preparazione in modo equivalente, ovvero a giorni alterni,

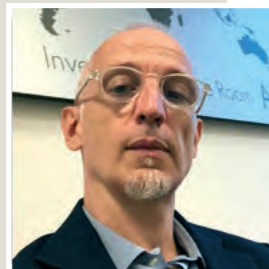
e avranno a disposizione un uguale numero di ore, il neofita **"B"**, eseguirà allenamenti più brevi in un lasso di tempo maggiore, dando modo al corpo di adattarsi, poter recuperare e incrementare la prestazione in modo graduale.

Al contrario il neofita **"A"** stresserà il fisico con sedute di allenamento lunghe e recuperi ridotti, non dando modo e tempo al fisico di portare un adattamento fisiologico, precludendo così la possibilità di incrementare agevolmente la prestazione.

Il vantaggio che si evince dalla preparazione nel lungo periodo deriva dal fatto che il corpo ha la necessità di adattarsi al cambiamento, in un tempo relativamente lungo, avendo la tendenza a mantenere lo status quo delle cose, tale da garantirgli un equilibrio funzionale e stabile alla sopravvivenza (qualsiasi esso sia); una sorta di memoria corporea che deve essere modificata nel tempo. Al contrario con una preparazione troppo breve e non calibrata al soggetto, il corpo, pur svolgendo attività molto intense, avrà la tendenza a tornare sempre allo stato di partenza onde evitare adattamenti fisiologicamente dispendiosi che mettono alla prova l'equilibrio precedente. In conclusione possiamo affermare che i cambiamenti fisiologici e prestativi, per essere funzionali, hanno la necessità di uno stimolo prolungato e cadenzato, tale da definire un cambiamento che duri nel tempo e che porti al risultato voluto.

Ottenuto poi l'obiettivo e definito un "nuovo" *status quo* corporeo, lo si dovrà mantenere con la dovuta costanza. Ovviamente, per raggiungere un ulteriore incre-

Marco Miserendino (Roma, 27/8/1974) svolge l'attività di preparatore atletico, *personal trainer* e docente di corsi di formazione per istruttori/insegnanti specializzati in specifiche branche dell'attività motoria. È laureato in Lettere ed è registrato quale "inventore" presso l'*European Patent Office* (EPO) per l'esercizio "Strap device for isometric exercise". Inoltre, è Tecnico Federale Senior presso la Federazione Italiana Pesistica (FIPE); Tecnico Federale presso la Federazione Ginnastica d'Italia (FGI); Tecnico II livello, Settore kettlebell, presso la Federazione Italiana Kettlebell Sport (FIKS); docente e tecnico del settore "Attività con sovraccarichi" del Movimento Sportivo Popolare Italia (MSP); Tecnico Macebell presso l'Unione sportiva ACLI; istruttore di cicloturismo sportivo e MTB presso il Centro Sportivo Educativo Nazionale (CSEN).



mento prestativo bisognerà continuare a stimolare il corpo nel tempo con allenamenti incrementali volti al raggiungimento del nuovo obiettivo.

Il motto "chi si ferma è perduto" è sicuramente illuminante in questo senso, purché venga portato avanti secondo una strategia che garantisca il giusto compromesso tra allenamento, funzione e recupero.

I nostri lutti

Sezione di Bolzano

La Sezione comunica, con grande tristezza, la scomparsa del **Cav. Ufficiale Renato Redi**, avvenuta il 7 giugno 2023. Era nato il 3 agosto 1930. Iscritto da oltre cinquant'anni al Sodalizio, il Cav.U. Redi era Presidente Onorario della Sezione di Bolzano e, per moltissimi anni, ne era stato Presidente. Alla moglie Bruna, alla figlia Mirella, agli amati nipoti gli Autieri della Sezione porgono le più sentite condoglianze.

Sezione di Bondeno

La Sezione comunica la scomparsa, avvenuta a fine febbraio, della signora **Daura Stabellini**, iscritta da molti anni, sempre presente a tutte le manifestazioni, non solo in ambito locale, e nella vita sociale della Sezione.

Ai familiari della signora Daura vanno le più sentite condoglianze degli Autieri e degli amici di Bondeno.

Sezione di Perugia

Il 17 maggio 2023 è mancata la signora **Graziella Piccini**, madre del Ten. Autiere Marco Tinagli, già socio della Sezione ANAI di Terni ed ora iscritto nella Sezione di Perugia.

Al Ten. Tinagli ed alla sua famiglia le espressioni di cordoglio di tutti i soci delle Sezioni di Perugia e Terni.

Sezione di Roma

La Sezione comunica, con immenso dolore, la dipartita del socio **Colonnello Antonio Fabozzi**, classe 1930, e porge ai familiari sentite condoglianze.

Sezione di San Daniele del Friuli

Nei primi giorni di marzo 2023 è mancato il nostro socio **Antonio Carminati** di Spilimbergo. Grande amico e sostenitore della Sezione Autieri di San Daniele del Friuli, non si è mai sottratto agli impegni del gruppo dando disponibilità e consigli al Presidente e al Direttivo.

Persona di grande umiltà ed arguzia, trovavamo in lui benevolenza ed affabilità. Profondo cordoglio e vicinanza alla moglie Renata ed a tutta la sua famiglia.

Sezione di Vallecamonica

Con profonda tristezza, la Sezione comunica che il 24 aprile 2023 è venuto a mancare **Giulio Pellegrinelli**, Maestro panificatore, ben conosciuto sul territorio.

Alla moglie Renata, al fratello Giuseppe, Presidente della Sezione, ed ai parenti tutti, gli Autieri della Vallecamonica esprimono le più sentite condoglianze.

Sezione di Verona

Il 17 aprile 2023, gli Autieri di Verona hanno partecipato presso la Chiesa di San Zeno all'ultimo saluto alla signora **Maria Sala**, ved. Bazzanella, storica madrina della Sezione, mancata all'età di 105 anni.

La signora Maria Sala, fino all'ultimo, nel ricordo del marito Alfredo, ha sempre dimostrato un grande attaccamento ai colori dell'Associazione. I soci tutti si uniscono al dolore dei familiari nel ricordo della sua distinta ed elegante figura.



La Preghiera dell'Autiere

**Dio onnipotente ed eterno,
Signore dello spazio e della vita,
ascolta la preghiera devota
e fiduciosa degli Autieri d'Italia.**

**Proteggi e benedici il servizio
che rendiamo ai fratelli
e donaci la capacità di usare
i nostri mezzi anche
per soccorrere e per salvare
i bisognosi.**

**Infondi in noi, o Signore,
l'amore per la Patria
e per la Libertà.**

**Per intercessione di
San Cristoforo, nostro celeste
Patrono, sostienici
nell'adempimento del dovere per
essere d'esempio
a tutti i cittadini.**

**Il sacrificio degli Autieri Caduti
per la Patria guidi il nostro operare
verso il Tuo regno di giustizia
e di pace.**

Amen



O.N.A.O.M.C.E.

OPERA NAZIONALE DI ASSISTENZA PER GLI ORFANI ED I MILITARI DI CARRIERA DELL'ESERCITO

L'O.N.A.O.M.C.E. è un Ente morale dotato di personalità giuridica che, in virtù dello Statuto vigente, fornisce assistenza agli orfani degli Ufficiali, Sottufficiali, Graduati e Volontari di Truppa con almeno un anno di servizio, deceduti in servizio o in quiescenza. Il Presidente dell'Opera è il Tenente Generale Sandro Mariantoni.

Attualmente l'Ente assiste oltre 500 orfani, a ciascuno dei quali eroga sussidi annuali distinti per fasce di età e scuole frequentate per assistenza scolastica, eventuali premi di profitto negli studi e sussidi speciali in caso di comprovate particolari necessità. Il personale militare, in servizio attivo, partecipa al finanziamento dell'Opera attraverso dei contributi mensili volontari con l'unico scopo di manifestare solidarietà nei confronti degli orfani dei colleghi scomparsi.

Oltre ai **sussidi di natura finanziaria**, l'Opera interviene con altre iniziative, quali:

- **assistenza sanitaria**, con modalità esaminate di volta in volta dal Consiglio di amministrazione e concesse una tantum;
- **assistenza sociale**, con viaggi premio all'estero, per i ragazzi neo-diplomati;
- **soggiorni** invernali, presso le basi logistiche dell'Esercito e, solo per il periodo estivo presso strutture turistico-alberghiere, per le famiglie con orfani minorenni;
- **piccoli regali**, per tutti gli orfani, in occasione delle festività natalizie e pasquali;
- **interventi assistenziali**, in favore del personale militare in servizio.

Al personale militare in servizio sono concessi sussidi straordinari, una tantum, per far fronte a particolarissime situazioni di bisogno.

La Presidenza dell'Associazione Nazionale Autieri d'Italia ringrazia l'O.N.A.O.M.C.E. per il lavoro che svolge e per la sua costante generosità nell'aiutare le famiglie, testimoniando la vicinanza che la nostra Forza Armata rivolge al Personale che ha servito il proprio Paese.



Nelle foto: soggiorni estivi presso strutture alberghiere di Gallipoli e Formia per le famiglie con orfani minorenni

Per ulteriori e più dettagliate informazioni rivolgersi agli uffici dell'Opera:

Segreteria operativa: Via Varese, 52 - 00185 Roma
telefono: 06.44.51.919 - onaomce@gmail.com

Presidenza: Viale Castro Pretorio, 135 - 00185 Roma
telefono: 06.44.64.837

onaomcepresidenza@gmail.com

AGLI UFFICIALI, SOTTUFFICIALI E VOLONTARI IN SERVIZIO ED IN CONGEDO
UN CALOROSO APPELLO A SOSTENERE UN'OPERA DI GRANDE SIGNIFICATO MORALE

ASSOCIAZIONE NAZIONALE AUTIERI D'ITALIA



ASS. NAZIONALE
AUTIERI D'ITALIA
SEZ. GARFAGNANA
PROTEZIONE CIVILE



X 1000 all'ANAI

Con il tuo 5x1000 puoi contribuire a sostenere l'Associazione Nazionale Autieri d'Italia, le sue Sezioni, le importanti attività di volontariato, nel campo di protezione civile, sicurezza emergenziale, educazione stradale nelle scuole, restauro dei monumenti dedicati agli Autieri e di tutte le altre significative attività sociali del nostro Sodalizio.

Codice fiscale ANAI: 02304970581