



DAL NAUTICO DI SAVONA ALLA MARINA MILITARE

Il prestigioso incarico di recente è stato affidato al savonese Luca Anconelli

È un savonese il nuovo capo Ufficio Immagine e Promozione della Marina Militare italiana. Dallo scorso 12 settembre il capitano di vascello Luca Anconelli, 45 anni, cresciuto nel quartiere di Villapiana, è stato infatti chiamato a ricoprire il prestigioso incarico nello Stato Maggiore della forza armata.

Anche se ora vive a Roma, la passione per il mare di Luca Anconelli è sbocciata proprio a Savona, sui banchi dell'istituto nautico "Leon Pancaldo". Dopo il diploma è partito alla volta dell'Accademia Navale di Livorno e, terminati i quattro anni in accademia «quelli in cui da 'civile' sono diventato 'ufficiale' facendo scuola anche sulla Vespucci» racconta, è iniziata la sua carriera in Marina: «Ho fatto parte dell'ex Battaglione San Marco. Durante quel periodo mi sono specializzato negli Stati Uniti, a Quantico, insieme ai Marines, e sono uscito come migliore del corso. Poi ho proseguito l'iter da Ufficiale di Marina: ho assunto il comando di nave 'Numana', un cacciamine, quello di 'Bettica', un pattugliatore, poi ho guidato un corso e infine sono passato all'ufficio stampa del Ministero della Difesa».

Da qualche anno quindi il capitano di vascello lavora dietro una scrivania, ma nel suo curriculum ci sono anche molte missioni all'estero: «Come fuciliere sono stato in Libia, Kosovo e Somalia. In Corno d'Africa ho fatto servizio anti pirateria, la stessa atti-

vità dei marò Latorre e Girone che infatti conosco bene. Latorre è stato anche mio compagno di corso» racconta Anconelli.

Pur vivendo da tempo nella Capitale con la moglie e i suoi due bimbi, l'ufficiale resta sempre molto legato a Savona: «La mia famiglia è lì, mio fratello fa lo chef a Spotorno e quindi quando posso torno nella mia città».

A proposito del suo nuovo incarico spiega: «Esattamente cosa fa il capo dell'Ufficio Immagine e Promozione della Marina Militare? Cercando di raccontarlo in sintesi e parole semplici: è la persona che cerca di fare la 'pubblicità' della forza armata all'esterno per farla conoscere, ma anche come attività pro-reclutamento. Per esempio ci occupiamo di promozione degli eventi che riguardano la Marina, dell'allestimento e gestione degli stand promozionali. In quelle occasioni, oltre a fornire informazioni, mettiamo a disposizione dei visitatori dei simulatori di plancia, ma anche di voli aerei per mostrare quello che si fa in Marina. Insomma con la nostra attività abbiamo il compito di veicolare la forza armata e promuoverla verso l'esterno» spiega Anconelli che da molti anni ormai si occupa di uffici stampa e aspetti mediatici delle nostre Forze Armate.

«Per tre anni di fila ho fatto il commento come 'esterno' in diretta sulla piattaforma Sky in occasione della parata militare del 2 giugno, ma mi è capitato anche di partecipare ad al-

cune trasmissioni televisive» spiega Luca Anconelli che mercoledì scorso era a Genova, nell'ambito della 56esima edizione del Salone Nautico, per la presentazione ufficiale del calendario 2017 della Marina militare italiana.

«Un Giorno Lungo Un Anno' è il nuovo tema del calendario nato dall'idea di coinvolgere in maniera diretta gli uomini e le donne della forza armata, con i propri scatti illustrati in un viaggio 'dall'alba al tramonto' attraverso i dodici mesi dell'anno. Vere istantanee di momenti di vita e di professionalità dei nostri equipaggi da sempre con orgoglio al servizio del Paese e di chi ha bisogno d'aiuto» racconta il capitano di vascello Anconelli.

«Dodici immagini inedite, scattate dai marinai durante il quotidiano lavoro sulle navi, sommergibili, aerei, elicotteri e nelle basi della Marina in grado di emozionare perché raccontano passione, dedizione e stati d'animo in un ambiente, il mare, in grado di rappresentare, in maniera universale, una realtà senza frontiere. Anche quest'anno il calendario della Marina militare italiana, tra innovazione e tradizione, rappresenta un grande spaccato della forza armata e il suo ambiente naturale: i marinai, le navi e il mare» conclude Luca Anconelli.

Olivia Steavanin
www.ivg.it 24/09/2016



In distribuzione a Savona presso Feltrinelli, Ubik e Libreria Economica.

I Cap.ni Sergio Barbagianni, Andrea Bianchi, Nazario Firpo, Renzo Perrone, Arnaldo Pizzi, Gianni Schiappapietra, Pio Vintera ringraziano il Cap. Agostino Bribò e la sig.ra Margherita per aver offerto una cena all'Astigiana di Varazze.

La sede operativa A.L.P. a Villa Cambiaso (Via Torino 22r - Savona) è aperta il 1° martedì di ogni mese dalle 16.30 alle 18.30.

IMPEDITO IL RECUPERO DEL "LUSITANIA"

Gregg Bemis ha acquistato nel 1960 i diritti del transatlantico affondato

È guerra tra il governo irlandese ed un ottantasettenne miliardario americano sul recupero del "Lusitania". Gregg Bemis ha acquistato nel 1960 i diritti del relitto del transatlantico affondato a 11 miglia dalla costa irlandese nel 1915 dopo essere stato silurato da un sommergibile tedesco durante la prima Guerra mondiale, e vorrebbe recuperarlo, in modo da impadronirsi della cassaforte della nave e dei preziosi che conterrebbe, tra cui

anche delle tele di Rubens. Ma il governo irlandese ha imposto un divieto di immersione e di esplorazione nella zona dove si trova il transatlantico inglese, che viaggiava da New York a Liverpool. Nel naufragio del "Lusitania", avvenuto in soli diciotto minuti a fronte delle quasi tre ore impiegate dal Titanic per inabissarsi, persero la vita 1.201 persone.

L'affondamento sarebbe stato accelerato secondo gli storici da una se-

conda esplosione a bordo della Santabarbara, piena di armi ed esplosivi inviati di nascosto dagli Usa (al tempo ancora neutrali) all'Inghilterra per sostenerne lo sforzo bellico contro l'Asse. Il miliardario americano, che ha acquistato il relitto, attacca Dublino: «vogliono impedirmi di recuperare il "Lusitania" e di valorizzarlo». Il governo irlandese ha però imposto il divieto di immersione nelle acque dove si trova il "Lusitania" (l'unico

per i circa 18mila relitti che si trovano nelle acque che circondano l'Isola) per evitare morti tra i cacciatori del tesoro che vi si troverebbe custodito. L'affondamento del "Lusitania" è stato uno dei casus belli che ha determinato l'entrata degli Usa in guerra: un terzo dei suoi passeggeri morti erano infatti americani.

L'ITALIANO CHE INSEGNA ALL'US NAVY

Un ufficiale di Marina siciliano per i cadetti dell'era dell'elettronica

C'è un italiano che ha fatto tornare a guardare le stelle agli americani. E' un ufficiale della Marina militare, che, nell'era dei satelliti e dell'elettronica più avanzata, ha riaperto il planetario spento da anni dell'Accademia navale di Annapolis, il college del Maryland che sforna i guardiamarina dell'Us Navy, e si è rimesso a distinguere le costellazioni del Piccolo e Grande Carro piuttosto che di Cassiopea e a ricercare la Polare.

Alessandro Rinaldi è un siciliano di Siracusa, ha 46 anni, si è sposato in America, è padre di due bimbi piccoli. Ha frequentato l'Accademia navale di Livorno, conseguito in Texas e Florida i brevetti di pilota di elicotteri per poi far parte dei reparti di volo. Ha compiuto missioni, si è imbarcato, è stato al comando di unità navali e ha anche prestato servizio presso lo stato maggiore. Un percorso importante ma non inusuale per un ufficiale che

oggi indossa i galloni di capitano di fregata.

Quel che quest'uomo non poteva sapere, però, è che sarebbe entrato anche nel grande libro della storia della Marina militare degli Stati Uniti.

I corsi di navigazione astronomica erano stati infatti aboliti, cancellati dai programmi di studio dei cadetti da almeno vent'anni. Risultato? Senza Gps, ammetterà sulla Capital Gazette il comandante Ryan Rogers, vice capo del Dipartimento di navigazione dell'Accademia di Annapolis, «i nostri non saprebbero trovare la rotta di casa».

L'US Navy decide quindi di ripristinare le lezioni di navigazione astronomica che aveva mandato in naftalina. Ma si presenta un problema: non ci sono nemmeno più insegnanti in grado di impartire questo tipo d'istruzione. È a questo punto che entra in scena il comandante Rinaldi. «La

Marina militare italiana non ha mai abbandonato la navigazione astronomica, che fa parte delle materie da sempre insegnate all'Accademia navale di Livorno. Il sestante non è mai sbarcato dalle nostre navi, anche per una questione di cultura marinara», spiega l'ufficiale, che nel 2012 si trova così catapultato ad Annapolis (dal 1961 qui c'è un ufficiale della nostra Marina Militare, in collegamento con Roma) per rinnovare l'uso dell'arte perduta. «Abbiamo rimesso in moto il planetario, spento da tempo, e rispolverato i sestanti rimasti, che erano stati esposti in bacheca come cimeli», racconta. Rinaldi si ferma nel Maryland quattro anni.

Torna a far guardare le stelle ai cadetti americani, tiene lezione (sarà premiata come miglior docente della Divisione di sviluppo professionale con il 2016 Colleen S. Smiley-Owendoff Teaching Excellence Award, un rico-

noscimento che nella secolare storia dell'Istituto è stato assegnato a un non americano solo due volte) insieme con un ridotto team internazionale e organizza come capo dell'ufficio di addestramento anche la formazione dei docenti.

La navigazione astronomica ritorna materia obbligatoria per tutti gli aspiranti guardiamarina, con un ulteriore approfondimento per coloro che s'imbarcheranno. «Le prime volte i ragazzi sono rimasti sconvolti quando ho spento il Gps. Poi, si sono lasciati affascinare dagli astri», ricorda l'ufficiale siciliano, oggi direttore dei corsi della scuola per allievi sottufficiali della Marina italiana alla Maddalena. «Del resto, la volta celeste è la cosa più bella che si può vedere quando si è in mare».

Fabio Pozzo

Da "La Stampa" del 16/02/2017

IL PIROSCAFO DELL'IMPRESA DEI MILLE

Le ultime ore del Lombardo

Giù le mani dal Lombardo, una delle due navi che, insieme al Piemonte, fece l'impresa dei mille. A insorgere questa volta sono gli abitanti delle Tremiti, le isole a Nord del Gargano dove il piroscampo è affondato nella notte tra il 12 e il 13 marzo 1864. L'allarme è scattato nei giorni scorsi, quando ha attraccato al molo dell'isola di San Domino un barcone dotato di una piccola gru e di tre uomini di equipaggio muniti di attrezzature per le immersioni. Uomini, si è detto in losco, che avevano la missione di recuperare ciò che resta della nave, poggiato sul fondale di Cala degli Inglesi, tra i 10 e i 25 metri, già ampiamente depredata nel corso degli anni, per portarne i pezzi a Caprera, nel museo dedicato a Giuseppe Garibaldi. Una mobilitazione. Il sindaco ha scritto una lettera alla presidenza del Consiglio, che avrebbe autorizzato l'operazione. Il presidente del Parco nazionale del Gargano Stefano Pecorella ha promesso pressioni sul ministero dei Beni culturali. C'è stata anche una petizione, promossa dalla associazione Punto a Capo.

La minaccia non è rientrata. I sub avrebbero in programma di tornare a maggio, dopo questo primo test esplorativo. «Il relitto fa parte delle Tremiti, della loro storia, della memoria dell'arcipelago, e qui va conservato. Ciò che resta del Lombardo è davvero un punto di riferimento, anche per la facilità con cui si può raggiungere in immersione» dice Nicolò Carnimeo, il presidente dell'associazione per la

promozione per la cultura del mare Vedetta del Mediterraneo di Giovinezza e del WwPuglia. «C'era un progetto della Soprintendenza per salvaguardare i relitti pugliesi –rivela ma evidentemente non ha avuto corso». L'Eroe dei Due mondi acquistò il Lombardo –una nave in ferro con propulsione a vapore: con due ruote a pale, ma dotata anche di vele quadre che dislocava 729 tonnellate– con un atto segreto dalla Compagnia Rubattino, garanti del debito il re Vittorio Emanuele II e Camillo Benso Conte di Cavour. Il piroscampo salpò da Quarto il 6 maggio 1860 al comando di Nino Bixio e in cinque giorni raggiunse Marsala dove per primo inalberò il tricolore con lo stemma sabauda. Qui durante i combattimenti fu gravemente danneggiato e rimase semiaffondata sino a quando il successivo 11 luglio non venne recuperato e iscritto nella Marina da Guerra Sarda. L'arsenale di Palermo provvide a ripararlo, restaurarlo e a rimetterlo a nuovo. Il 10 febbraio 1864 passò al comando del luogotenente di vascello Giuseppe Deista ed il 3 marzo lasciò Ancona carico di truppe destinate a Manfredonia e di detenuti per le isole Tremiti. Poi, la sua storia cade nell'oblio. Ricostruiamo con Carnimeo l'ultimo viaggio. È l'alba del 3 marzo 1864. Il luogotenente scruta l'orizzonte, ma la luce stenta a farsi largo, dense nubi nere stanno ancora trattenendo le tenebre. A bordo ci sono anche una decina di cavalli, battono gli zoccoli, c'è frastuono, puzza di letame giù nella

stiva. Il mare è formato, pensa Deista, ma partendo da Ancona e procedendo a Sud Ovest la nave prenderà le onde al giardinetto (poppa) e scivolerà planando su di esse. Dopo due ore di navigazione, una delle due macchine va in avaria, le vele servono appena a stabilizzare il bastimento. Deista se la prende con l'ufficiale di macchina, ma è lui l'unico responsabile. La nave non la conosce ancora, ne ha preso il comando solo da 23 giorni, esattamente il 10 febbraio. Le Tremiti, dopo 14 ore di navigazione, iniziano a delinearci all'orizzonte. Mancano ancora una trentina di miglia, il vento ha spazzato la brina e le Diomedee (così l'arcipelago in greco) sembrano più vicine. Anche il promontorio del Gargano ora appare netto, distinto, incombe con la sua sagoma marrone scuro. Non è semplice mantenere la rotta, vento e corrente spingono a terra, ogni tanto bisogna virare a Nord, ed è allora che il Lombardo sussulta, le vele sbattono. Poi la notte arriva, veloce, inghotte la nave. Alle 11 di sera la luce del faro di San Domino è a meno di due miglia. Deista cammina nervoso sul ponte. Ha consumato le carte a furia di guardarle. Decide di infilarsi nel canale tra San Domino e San Nicola, ridossarsi dal maestrale e ancorarsi

sotto la fortezza. Ma la terra non si vede. Ora il Lombardo ha il mare di prua, cerca di risalirlo tenendo a dritta San Domino. L'obiettivo è scapolare Punta del Diavolo. Il secondo motore cessa di battere. La sala macchine è una fornace. Gli uomini sfatti per lo sforzo si fermano, inebetiti. Il fragore delle onde si fa più vicino. Gli scogli. Poi lo schianto, come il rumore di una pala che raschia un badile. La chiglia è sulla secca. Un'onda solleva il Lombardo, come un fuscello, lo posa di lato. Uomini, cavalli, pentole, fucili, vettovaglie volano a dritta, si affastellano in una informe montagna. La nave è inclinata. L'orologio segna le 24.15 del 4 marzo. L'agonia del piroscampo dura 15 lunghi giorni, da Manfredonia arrivano due unità, tutto si prova per liberarlo, persino a tirarlo con gli argani da terra, sino a che il mare non squassa la chiglia e lento e lento il bastimento scivola sul fondo. Così finisce la nave di Garibaldi che oggi riposa nei fondali immacolati delle Tremiti.

Fabio Pozzo

Da "Il Secolo XIX" del 13/02/2017

