

## Le unità logistiche dipartimentali della Marina, nave Gorgona



Un andirivieni di personale affolla il camerino del tenente di vascello David Ilardi, comandante di nave Gorgona, che mentre ci illustra i compiti e le caratteristiche dell'unità, riceve rapporti, stati di avanzamento lavori, messaggi, richieste varie; in risposta alle quali, dopo qualche secondo di concentrazione, impartisce rapide e precise disposizioni per questa o quell'esigenza.

Ciò farebbe supporre che il Gorgona sia una delle navi militari maggiori che anche in porto mantengono vivo il loro pulsare in attesa delle missioni in mare; si tratta invece di una unità di supporto logistico dipartimentale adibita principalmente - ma non solo - al trasporto di mezzi e materiali. Le esigenze sono le più varie e tutte generalmente tese a supportare, in maniera silente ma indispensabile, le attività e l'efficienza delle sorelle più blasonate, nonché dell'intero apparato della Marina.

Il comandante Ilardi ci spiega i motivi di quel via vai di personale indaffarato in un'unità logistica di piccola stazza e che invece, proprio per i compiti improvvisi e spesso gravosi per i quali può essere impiegata, va tenuta sempre in perfetta efficienza. Quando infatti qualcosa non va, come talvolta succede, non manca in ambito dipartimentale una palpabile attenzione generale in attesa che venga nuovamente comunicato il rassicurante stato di: "Nave pronta".

Nave Gorgona è un moto trasporto costiero, detto brevemente MTC, capace di trasportare diverse tonnellate di carico nonché automezzi e mezzi cingolati, carri armati inclusi; in particolare, in seguito a lavori di trasformazione, ha anche compiti di supporto per sommergibili; può inoltre all'occorrenza

trasportare 45 tonnellate di acqua dolce, compito alternativo in caso di indisponibilità delle unità istituzionalmente dedicate allo scopo.

Questa classe rappresenta un compromesso vincente tra capacità di carico e stazza lorda, il che conferisce un pescaggio limitato e utile per poter raggiungere in situazioni di necessità porti con modesta profondità, inagibili per le unità logistiche d'altura. Nel caso in cui una calamità naturale dovesse colpire una zona di questo tipo, gli MTC della Marina offrono una risposta soprattutto immediata per il trasporto in loco di mezzi e materiali. Il rapporto costo-efficacia è favorevole poiché il consumo di carburante è contenuto.

Le operazioni di imbarco e sbarco possono essere sia laterali che tramite una rampa ammainata da poppa, il tutto supportato da due gru capaci di sollevare diverse tonnellate. "Gli sforzi in gioco possono essere notevoli - precisa il comandante - e spesso il personale si trova, seppur in condizioni di sicurezza, a poca distanza da situazioni dove vanno e vengono tonnellate di peso; ciò significa che tutto il materiale soggetto a sforzo deve essere tenuto in perfetto stato e non mancare di superare alle scadenze previste collaudi e certificazioni; in difetto di ciò ci potrebbero essere precluse alcune attività. Il nostro compito e anche motivo di gratificazione - puntualizza - è proprio quello di essere efficienti al cento per cento".

Si comprende allora la continua attività che si nota a bordo, con un governo mirato a che sia mantenuta l'efficienza di targhetta; questa operazione è coadiuvata da una assegnazione di compiti per obiettivi di categoria, che il comandante ha impartito vedendo così impegnato il personale nella partecipazione responsabile per il raggiungimento degli obiettivi; spirito di iniziativa e motivazione, uniti a riunioni settimanali sullo stato dell'arte, caratterizzano il criterio di lavoro. L'osservare allora una gru che imbarca in sicurezza un grosso carico dalla banchina, non può non richiamare alla mente il costante lavoro di "back stage" manutentivo svolto dal suo equipaggio.

Non solo logistici ma innanzitutto marinai, questo è il messaggio che durante la visita in plancia si comprende che il comandante Ilardi intende trasmettere; come prevedibile non manca tutto quanto attiene alla strumentazione standard e nell'illustrare le caratteristiche del cartografo GPS, ne copre lo schermo con una ribaltina di panno verde e spiega: "Talvolta in navigazione in acque ristrette, all'improvviso, faccio proprio così per simulare l'avaria al sistema. Quindi verifico ed eventualmente correggo il tipo di reazione del personale di plancia, che deve continuare a navigare usando le carte e gli strumenti tradizionali; il cartografo deve aiutare e mai sostituirsi ad essi: cerco in sostanza di evitare il rischio che le conoscenze marinare si impigriscano e che all'occorrenza non siano prontamente disponibili".

Ci viene infine illustrata l'organizzazione dei servizi di bordo che sono principalmente quello delle operazioni, dettaglio e marinaresco, nei quali si calano i ruoli quasi tutti ricoperti da sottufficiali, mentre la loro supervisione è affidata al sottotenente di vascello Alessandra Melchiorre, di San Giorgio a Cremano. All'ufficiale in seconda, sottotenente di vascello Antonio Squarcio di

Foggia, sono invece affidati i compiti amministrativi tra cui l'acquisto dei materiali, la gestione della mensa, della sicurezza a bordo, il controllo e la disciplina del personale.



La propulsione di queste unità è tradizionale, con due assi e un'elica trasversale prodiera di manovra, utile in assenza di rimorchiatori o presenza di forte vento durante gli ormeggi; le eliche sono a passo fisso e le manovre richiedono capacità di stima delle distanze e dei tempi di risposta delle macchine, unitamente all'effetto dell'abbrivio. Lo scenario è decisamente diverso da quello offerto dai sistemi a passo variabile e rappresenta una continua verifica delle capacità manovriere del comandante; tant'è che il corso della Scuola comando prevede di utilizzare proprio queste unità durante le prime tre settimane per scopi addestrativi alle manovre eseguite in rada, scenario dove viene insegnato ai futuri comandanti come gestire le situazioni più faticose e quindi maggiormente formative.

Il primo maresciallo Nocchiere Walter Piromalli è il nostromo di bordo e in quanto tale è la figura carismatica di riferimento marinaresco; con sana ironia ci rivela che non è infrequente sentire definire "lavoro oscuro" l'attività svolta dalle unità di questa classe, per il fatto che è meno evidenziata, ma subito e con orgoglio racconta come tempi addietro il Gorgona fosse stato impiegato in numerose missioni di trasporto di mezzi e materiali a Durazzo, in appoggio alla missione italiana Alba.

Nel momento conclusivo della visita, il comandante Ilardi, replicando alla nostra nota di plauso per il lavoro svolto, desidera rimarcare come ciò sia

frutto dell'opera quotidiana del suo equipaggio che si prodiga "a testa bassa" - specifica - unitamente a impegno e professionalità.

Nave Gorgona ha al suo attivo 16mila ore di moto, di cui 900 circa effettuate nel 2008; le ultime missioni più rimarchevoli sono state la partecipazione all'esercitazione Mare Aperto nel maggio 2008, durante la quale le sono stati assegnati compiti di bersaglio mimetizzato ed elusivo; ha avuto incarichi di supporto per le navi ed i sommergibili; nel mese di settembre è stata impiegata nel golfo dell'Asinara in appoggio alle celebrazioni commemorative del 65° anniversario dell'affondamento della corazzata Roma.