

# Quaderni

del Dipartimento di Scienze Politiche  
Università Cattolica del Sacro Cuore

ISSN: 2239-7302



ORBEM PRUDENTER INVESTIGARE ET VERACITER AGNOSCERE



2  
2011

# Quaderni

del Dipartimento di Scienze Politiche  
Università Cattolica del Sacro Cuore

2

---

2011

# Quaderni

del Dipartimento di Scienze Politiche  
Università Cattolica del Sacro Cuore

Anno I - 2/2011

Registrazione presso il Tribunale di Milano n. 355 del 27.06.2011

DIRETTORE RESPONSABILE

Massimo de Leonardis

COMITATO EDITORIALE

Romeo Astorri, Paolo Colombo, Massimo de Leonardis (Direttore), Ugo Draetta,  
Vittorio Emanuele Parsi, Valeria Piacentini Fiorani

SEGRETARIO DI REDAZIONE

Gianluca Pastori

I *Quaderni* sono liberamente scaricabili dall'area web agli indirizzi [www.educatt/libri/QDSP](http://www.educatt/libri/QDSP) e [http://dipartimenti.unicatt.it/scienze\\_politiche\\_1830.html](http://dipartimenti.unicatt.it/scienze_politiche_1830.html)

È possibile ordinare la versione cartacea:

on line all'indirizzo [www.educatt.it/libri](http://www.educatt.it/libri); tramite fax allo 02.80.53.215 o via e-mail all'indirizzo [librario.dsu@educatt.it](mailto:librario.dsu@educatt.it) (una copia € 15; abbonamento a quattro numeri € 40).

Modalità di pagamento:

- bonifico bancario intestato a EDUCatt - Ente per il Diritto allo Studio dell'Università Cattolica presso Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo - IBAN: IT 06 W 03309 03200 211609500166;
- bonifico bancario intestato a EDUCatt - Ente per il Diritto allo Studio dell'Università Cattolica presso Monte dei Paschi di Siena- IBAN: IT 08 D 01030 01637 0000001901668;
- bollettino postale intestato a EDUCatt - Ente per il Diritto allo Studio dell'Università Cattolica su cc. 17710203

© 2011 EDUCatt - Ente per il Diritto allo Studio Universitario dell'Università Cattolica

Largo Gemelli 1, 20123 Milano - tel. 02.7234.22.35 - fax 02.80.53.215

e-mail: editoriale.dsu@educatt.it (*produzione*); librario.dsu@educatt.it (*distribuzione*)

web: [www.educatt.it/libri](http://www.educatt.it/libri)

ISBN: 978-88-8311-879-1

ISSN: 2239-7302

In copertina: MARTIN WALDSEEMÜLLER (1470 ca.-post 1522), *Mappa della terra*, 1507. Edito a Saint-Die, Lorena, attualmente alla Staatsbibliothek di Berlino - © Foto Scala Firenze

*La mappa disegnata nel 1507 dal cartografo tedesco Martin Waldseemüller, la prima nella quale il Nuovo Continente scoperto da Cristoforo Colombo è denominato "America" e dichiarata nel 2005 dall'UNESCO "Memoria del mondo", è stata scelta come immagine caratterizzante dell'identità del Dipartimento, le cui aree scientifiche hanno tutte una forte dimensione internazionalistica.*

# Indice

I Quaderni del Dipartimento di Scienze Politiche  
dell'Università Cattolica del Sacro Cuore.....5

## PARTE I

### ATTI DEL CONVEGNO

#### *150 anni di Unità d'Italia: aspetti istituzionali*

Università Cattolica del Sacro Cuore – 10 maggio 2011

Presentazione del Direttore  
del Dipartimento di Scienze Politiche.....11

La monarchia dal liberalismo al fascismo.

La storia istituzionale.....15  
DI PAOLO COLOMBO

La monarchia dal liberalismo al fascismo.

La storia politica.....33  
DI FRANCESCO PERFETTI

La politica estera. Forze politiche e diplomazia di fronte  
alle cesure nella storia d'Italia.....47  
DI MASSIMO DE LEONARDIS

La Questione Romana .....65  
DI ROBERTO DE MATTEI

I rapporti tra Stato e Chiesa dal Risorgimento alla Repubblica  
tra separazione e conciliazione.....79  
DI GIOVANNI B. VARNIER

L'identità cattolica dell'Italia, il Risorgimento  
ed il compito educativo della Chiesa.....93  
DI S.E. REV.MA MONS. LUIGI NEGRI

Le Forze Armate: il quadro istituzionale.....	101
DI MARIO SCAZZOSO	
Le Forze Armate. Dall'Armata Sarda al Regio Esercito (1861-1914).....	115
DI PIETRO DEL NEGRO	
Le Forze Armate. La Regia Marina (1861-1914).....	129
DI PIER PAOLO RAMOINO	

PARTE II  
MISCELLANEA

Quale futuro per l'Eurozona e l'Unione Europea? .....	157
DI UGO DRAETTA	
Libertà religiosa e dottrina di Monroe. La Santa Sede e il Messico alla VI Conferenza panamericana (Avana, 1928) .....	169
DI PAOLO VALVO	
<i>Gli Autori</i> .....	207
<i>Dipartimento di Scienze Politiche dell'Università Cattolica del Sacro Cuore. Membri di prima afferenza</i> .....	215

# Le Forze Armate. La Regia Marina (1861-1914)

di PIER PAOLO RAMOINO

## I primi anni della Regia Marina

A premessa di quanto dirò vorrei sottolineare soprattutto per gli studenti che mi ascoltano che intenderei trattare l'argomento che mi è stato assegnato non solo dal punto di vista della storia delle relazioni internazionali, ma anche utilizzare un'ottica geopolitica per meglio comprendere l'evoluzione del pensiero navale italiano nel periodo in questione in relazione ai cambiamenti della politica estera del Paese.

Innanzitutto la data di nascita della Marina Militare Italiana non è, a nostro parere, il 17 marzo 1861, data di proclamazione del nuovo Regno, bensì il 17 novembre 1860, data di pubblicazione del Decreto Luogotenenziale<sup>1</sup> in cui il Cavour, Presidente del Consiglio e Ministro della Marina del Regno di Sardegna, organizzava la Forza Armata attraverso la fusione delle Marine Sarda, Toscana, Pontificia e Borbonico-Siciliana<sup>2</sup>. Il suddetto Decreto ha in sé molte novità organizzative e sembra soprattutto risentire del pensiero "geostrategico" del Cavour. Infatti, la nuova Forza Armata, chiamata ufficialmente "Marina Militare", appare organicamente suddivisa in tre settori periferici, i Dipartimenti, che se pur retti economicamente dalle stesse leggi e regolamenti, dovevano avere amministrazione separata<sup>3</sup>. Le aree di giurisdizione dei tre Comandi sono chiaramente illustrate nel Decreto: il Dipartimento Settentrionale avrà responsabilità delle acque dal confine francese sino all'estremità delle province toscane, comprendendo la Sardegna e le isole dell'Arcipelago Toscano, il Dipartimento Meridionale parte dall'estremità nord delle "Province

---

<sup>1</sup> Era Luogotenente Generale di S. M. nei Regi Stati il Principe Eugenio Savoia-Carignano, essendo il Re Vittorio Emanuele II al comando delle forze schierate in campagna.

<sup>2</sup> Di fatto, in quel tempo, esistevano sia una Marina del Regno delle Due Sicilie (legittimista) sia una Marina Siciliana (garibaldina).

<sup>3</sup> Così recita il Decreto citato.

Napoletane” e giunge sino a Santa Maria di Leuca, comprendendo la Sicilia, infine il Dipartimento dell’Adriatico parte da Leuca per giungere alle Bocche del Po. I Comandanti Generali dei Dipartimenti dovranno essere viceammiragli o contrammiragli, con attribuzioni e doveri identici a quelli del Comandante Generale della Regia Marina sarda<sup>4</sup>.

Genova, Napoli e Ancona sono i porti prescelti per essere sede dei Comandi, precisando che Genova verrà lasciata per la Spezia, quando in quest’ultima sede sarà completato l’Arsenale in progetto. I due Dipartimenti maggiori hanno un ruolo importante nella struttura tecnica, addestrativa e territoriale della nuova forza armata, il Dipartimento Adriatico ha invece soprattutto un ruolo “militare” in previsione di un impiego delle Forze Navali nazionali in supporto a una politica estera che vede verso nord-est e verso i Balcani i futuri obiettivi nazionali. Il Cavour quindi sembra avere una visione strategica di ampio respiro mirante certamente a una penetrazione commerciale nell’Impero ottomano, che si affaccia nel lato meridionale dell’Adriatico e si estende nel Mar Nero e nel Levante, ove tradizionalmente genovesi e veneziani hanno dimostrato i loro interessi, ma anche ad assumere un ruolo militare per eventuali “operazioni di completamento” dell’unità nazionale verso Venezia. Questo interesse strategico è dimostrato dalla volontà del governo di potenziare Ancona quale base navale principale in funzione antiaustriaca, anche dopo la morte del “Grande tessitore” avvenuta il 6 giugno 1861.

Il “problema adriatico”, che, a nostro parere, ha rappresentato (e forse rappresenta tuttora) un invariante strategico della nostra Nazione, era, al tempo del Cavour, ulteriormente complesso. Le basi maggiori della nostra flotta erano tutte nel Tirreno, mentre quelle austriache erano prossime alla zona di operazione<sup>5</sup>; i porti adriatici del ex Regno delle Due Sicilie erano in pessime condizioni di manutenzioni e non potevano considerarsi delle vere basi navali.

Al problema geografico, difficilmente risolvibile in tempi brevi, si aggiungeva il problema tecnico. L’unità d’Italia coincide, infatti, nel

---

<sup>4</sup> Il Comandante Generale della Marina Sarda, normalmente residente a Genova, era, di fatto, la massima autorità militare della Forza Armata e dipendeva esclusivamente dal Ministro della Marina a Torino.

<sup>5</sup> Le distanze tra Napoli e Brindisi e tra Messina e Ancona sono rispettivamente di 432 e 525 miglia, mentre le distanze tra Pola e Ancona e tra Venezia e Ancona sono di 76 e 117 miglia.

campo della tecnologia navale, con il passaggio dalla vela al vapore e dagli scafi in legno a quelli in ferro, passaggio che mise in crisi tutte le Marine, compresa quella britannica, considerata giustamente la più importante e significativa. Il Cavour, sempre attento all'innovazione tecnologica, comprende l'importanza del momento e dedica energie anche al problema del vapore, impostando un programma navale di trasformazioni di vecchie unità e di nuove costruzioni, che i suoi successori porteranno a termine, ma la Marina Italiana del 1861 non è certo tecnologicamente evoluta per mancanza di un'adeguata industria cantieristica alle spalle e per addestramento del personale proveniente da marinerie differenti per tradizioni e cultura.

Il Decreto del 17 novembre 1860 è però interessante anche per i risvolti organizzativi che contiene, ma manca la creazione di un organo operativo centrale di pianificazione. Certamente la mancanza di uno Stato Maggiore centrale portò a una carente preparazione strategica delle successive operazioni belliche, a cui si sommò l'esclusività del potere politico nelle nomine di un Comandante in Capo effettivo o comunque designato per condurre l'Armata Navale in combattimento. Anche questa carenza potrebbe essere attribuita alla difficoltà di fusione del personale di alto grado delle Marine regionali e forse dalla mancanza di una figura di spicco, quale un Principe del Sangue o un eroe di guerra, a cui affidare questo compito di alto valore aggregante<sup>6</sup>.

La realtà politico-strategica degli anni Sessanta si presentava assai più difficile di quella gestita sapientemente dal Cavour degli anni dell'unificazione nazionale, «nascendo senza tradizioni, tra difficoltà enormi, la marina italiana avrebbe avuto bisogno, per essere all'altezza dei tempi, di uomini eccezionali ... Purtroppo, il solo uomo eccezionale che presiedette alla sua nascita laboriosa era il suo ministro, troppo assorbito dalle questioni di stato per essere veramente ... il Colbert italiano»<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Sullo stato delle Marine preunitarie cfr. A. Iachino, *La campagna navale di Lissa*, Milano, 1966, che cita, tra l'altro, il pesante giudizio del Randaccio (C. Randaccio, *Storia delle marine militari italiane dal 1750 al 1860 e della marina militare italiana dal 1860 al 1870*, 2 voll., Roma, 1886) sugli ammiragli in servizio nel 1866 («degli ammiragli sapevasi generalmente in Marina pauroso il Persano, apprezzato come marinaio l'Albini, ma nessuno ignorava che egli fosse pochissimo intelligente; del Longo si stimava il carattere, ma non la valentia come ammiraglio ... degli altri ammiragli si faceva anche minor conto»).

<sup>7</sup> M. Gabriele, *La prima Marina d'Italia*, Roma, 1999, p. 55.



Nel campo della strategia operativa la Marina si doveva, infatti, preparare a combattere in un teatro lontano dalle proprie basi maggiori con unità spesso obsolete, nel campo della strategia dei mezzi doveva rapidamente ristrutturarsi abbracciando nuove tecnologie non tutte in pieno possesso della Nazione<sup>8</sup>. Il Mediterraneo, naturale palestra del potere marittimo della nuova Nazione, era certamente dominato dalla *Royal Navy* con cui la giovane Marina Italiana manteneva rapporti assai cordiali, ma verso cui subiva certamente un naturale senso d'inferiorità. La Marina vedeva possibili protagonisti mediterranei anche la Marina francese e quella spagnola, con cui era difficile misurarsi, e quella austriaca, con cui prima o poi si doveva confrontare in combattimento.

La giovane Marina Italiana non poteva che sostenere con i suoi mezzi antiquati la politica estera del governo, cercando di migliorare la sua organizzazione tecnica e operativa. La morte di Cavour l'aveva però privata di un eccezionale Ministro e la situazione politica interna del Paese non consentiva quella stabilità dei dicasteri, che sola avrebbe permesso la realizzazione di lunghi programmi navali (nuove costruzioni e raddoppi) e delle conseguenti pianificazioni operative e addestrative. Dal gennaio 1860 al giugno 1866 si alternarono alla Presidenza del Consiglio sei Capi del governo e il Ministero della Marina ebbe ben dieci titolari<sup>9</sup>.

Ma la politica estera del Paese riusciva a dare con la sua non convenzionalità notevoli risultati sul piano strategico; saggiamente si rimandò il problema romano, che ci avrebbe visto contro il nostro vecchio alleato francese, dotato non solo di un Esercito considerato il migliore d'Europa, ma anche di una grossa Marina efficiente e basata a Tolone e in Corsica pronta quindi a intervenire nel delicato scacchiere del Tirreno settentrionale. La Convenzione con la Francia del 1864 e il trasferimento della capitale del Regno a Firenze, aveva allontanato le truppe francesi dal territorio pontificio, ma non aveva cambiato, di fatto, la relatività strategica a noi decisamente sfavorevole. Molto più promettente era una nuova possibilità di alleanza con lo Stato più

---

<sup>8</sup> Per molti anni il personale tecnico di macchina sarà, infatti, straniero, come stranieri saranno i principali fornitori delle unità tecnologicamente più avanzate.

<sup>9</sup> Di cui uno solo, il Persano, ufficiale in servizio attivo (3 marzo 1862-8 dicembre 1862) e due ufficiali in ritiro, il Ricci (8 dicembre 1862-22 gennaio 1863) e il Di Negro (25 gennaio 1863-22. aprile 1863).

militare della Germania, il Regno di Prussia, che contrastava all'Austria la supremazia sugli Stati tedeschi.

Le trattative tra l'Italia e la Prussia si conclusero con una convenzione militare l'8 aprile 1866 e nonostante i buoni uffici di Francia, Gran Bretagna e Russia, la guerra scoppiò nel giugno dello stesso anno. La convenzione non accennava all'impiego delle forze navali italiane, si trattava, infatti, di una *blitzkrieg* di tipo terrestre in cui i prussiani dovevano premere da nord le forze austriache, mentre l'Italia doveva fissare nell'area veneto-padana il maggior numero di reparti avversari. L'idea strategica funzionò e la vittoria prussiana di Sadowa concluse, di fatto, il conflitto a favore degli alleati italo-prussiani, anche se nel teatro meridionale le nostre forze furono sconfitte a Custoza (24 giugno 1866)<sup>10</sup>. Quando l'avviso a ruote *Esploratore* del Comandante Orengo alle 7.45 del 20 luglio 1866 si presentò davanti a Porto San Giorgio di Lissa con, a riva, il segnale «Bastimenti sospetti in vista», il Comandante in capo italiano, Carlo Pellion di Persano, comprese che stava per iniziare la prima battaglia navale della nuova Marina Italiana. Sappiamo che dalla scoperta del nemico alla conclusione della giornata la condotta tattica italiana fu confusa e inconcludente, due belle unità vennero perse nello scontro con la squadra del Tegetthof e al comandante italiano, alla fine della triste giornata, non rimase che dire l'infelice frase «Siamo rimasti padroni delle acque».

La decisione di cambiare la strategia operativa dal *sea control* alla *power projection ashore* con un'operazione anfibia ci pare comunque logica e Lissa appare un obiettivo molto promettente. Dista, infatti, 130 miglia da Ancona, base principale della flotta italiana e 165 miglia da Pola, ha in Porto San Giorgio un'ottima rada per crearvi una base passeggera per le operazioni di blocco della costa dalmata. Ma il cambio di strategia ha due importanti nei: le forze da sbarco italiane sono poco addestrate e il lungo periodo richiesto dal bombardamento dei forti e dall'azione delle fanterie di marina fissa in un punto preciso dello scacchiere l'intera flotta, trasferendo quindi l'iniziativa all'avversario. Il Tegetthof, avvertito dai difensori dell'isola mediante telegrafo<sup>11</sup>, può uscire in mare a forze riunite, dirigere sul punto di sicuro concentramento del nemico e attaccare le forze navali italiane

<sup>10</sup> Per la descrizione della guerra terrestre si rimanda a E. Scala, *La guerra del 1866 ed altri scritti*, Roma, 1981.

<sup>11</sup> Il taglio del cavo telegrafico tra Lissa e Zara avrebbe dovuto precedere qualsiasi operazione, ma così non fu.

nella sempre complessa fase di appoggio a uno sbarco. Le conseguenze della sconfitta italiana a Lissa furono molto più pesanti sul piano psicologico che su quello pratico; infatti, anche con due buone unità perdute la superiorità in numero di navi era ancora nelle nostre mani. Ma le vicende diplomatiche della rapida fine del conflitto, che nonostante Custoza e Lissa, ci fanno entrare in possesso del Veneto, non consentono un'operazione di rivincita; il Persano viene condannato dal Senato costituito in Alta Corte di Giustizia, l'opinione pubblica e lo stesso Sovrano perdono la loro precedente grande fiducia nella Marina, che cominciò a sentirsi poco amata ed incompresa.

Il trattato di pace con l'Austria, firmato dal Generale Menabrea a Vienna il 3 ottobre 1866, fu seguito secondo la prassi consolidata tra il 1859 e il 1861 da un *referendum* del popolo veneto con risultato favorevolissimo<sup>12</sup> all'annessione al Regno e il Re Vittorio Emanuele II entrò trionfalmente a Venezia il 7 novembre.

La situazione internazionale vedeva però quasi immutato il sistema dell'equilibrio diplomatico-militare europeo: a due imperi militarmente forti (quello francese e quello austriaco) si affiancavano due imperi assai indeboliti (quello russo e quello ottomano), mentre l'Impero britannico dominava i mari con la sua catena di basi e la sua onnipotente flotta. Le due giovani nazioni, vincitrici dell'ultimo conflitto, che si affacciavano all'arengo internazionale, il Regno di Prussia, divenuto guida della Confederazione germanica del nord e tradizionalmente forte sul piano militare, e il Regno d'Italia sorto, a parere di molti, attorno al Piemonte con una politica di successive annessioni, sembravano destinate ad avvicinarsi per comunanza di molti interessi. In questo assai complesso sistema politico-strategico dovevano interagire le relazioni internazionali italiane e consolidarsi una strategia nazionale. La situazione geografica nazionale era quindi condizionante e la nostra politica estera presentava alcuni elementi critici. Non si trattò però di crisi "geostrategica", perché il risultato pratico della Terza guerra d'indipendenza aveva notevolmente migliorato la situazione adriatica, dandoci il possesso dell'intero Veneto, di tutta la foce del Po e, in particolar modo, di Venezia, con il suo ampio porto lagunare e il suo storico Arsenal. Il "problema adriatico", pur non risolto, si presentava in modo meglio gestibile, dati anche i buoni rapporti con la Sublime Porta e con il Montenegro.

---

<sup>12</sup> I risultati furono 647.246 a favore dell'annessione e soli 69 contro.

Rimaneva il timore di un'improvvisa azione navale francese contro le coste tirreniche o la Sardegna, ma la situazione internazionale, dopo gli accordi diplomatici riguardanti lo Stato della Chiesa con la nazione d'oltralpe e la tensione crescente di quest'ultima nei riguardi della Prussia, sembrava sconsigliare a Napoleone III azioni militari contro l'Italia. Non si trattò neppure di crisi "militare" in quanto le limitate perdite della guerra del 1866 non avevano intaccato la superiorità italiana in forze da combattimento nei riguardi dell'Austria, mentre il piano di rinnovamento della flotta pensato dal Cavour e dal Persano iniziava a dare i suoi frutti. La crisi "d'immagine" nei riguardi dell'opinione pubblica aveva avuto però la triste conseguenza di far sì che il Parlamento assegnasse alla Marina "scarsi bilanci", che venivano a condizionare le impellenti necessità di cambiamento dello strumento in relazione alla rapidità delle innovazioni tecnologiche, sempre costose, che si rendevano necessarie nel campo della costruzione degli scafi in metallo, delle nuove artiglierie rigate e, soprattutto, delle macchine a vapore.

I Ministri della Marina che si succedettero tra il 1866 e il 1882 non poterono, quindi, occuparsi di strategia marittima in senso teorico, presi dal problema di far quadrare i bilanci del loro dicastero ma, di fatto, furono sempre occupati in problematiche di "strategia dei mezzi"<sup>13</sup> per sviluppare nuovi strumenti adeguati ai tempi, armarli con personale sufficientemente addestrato, impiegarli in missioni di rappresentanza nazionale non solo in Mediterraneo, ma anche in oceani lontani<sup>14</sup>. In questa situazione il bilancio della Marina, che 1866 aveva toccato i 61,9 milioni, scese l'anno successivo a 45,6, continuò a scendere negli anni successivi sino ad arrivare nel 1870 al *record* negativo di 25,1 milioni con 11.980 persone in servizio; nei primi anni Ottanta vi è un miglioramento, ma si deve giungere all'anno finanziario 1886-1887 perché il Ministero si veda finalmente assegnati 95,3 milioni<sup>15</sup>.

---

<sup>13</sup> P.P. Ramoino, *Il problema della Strategia dei mezzi*, in "Rivista Marittima", Gennaio 1986, cui si rimanda per le definizioni di "strategia dei mezzi" e per le discussioni sulla teoria strategica relativa.

<sup>14</sup> Già nel 1866, pur con il problema della guerra con l'Austria, il governo aveva inviato la corvetta *Magenta* al comando del C.F. Vittorio Arminjon a circumnavigare il globo. L'unità, partita il 2 febbraio 1866, rientrò in Italia il 28 marzo 1868.

<sup>15</sup> G. Fioravanzo, *La Marina nel suo primo secolo di vita*, Roma, 1961, tabelle a p. 52.

### **Politica estera italiana e *naval diplomacy***

Il 1870 muta però a nostro favore la situazione internazionale. La Francia sconfitta a Sedan dalla Prussia, non è più in grado di ergersi a protettrice militare del Papato, e il sogno risorgimentale di annettere Roma si fa realtà. Le operazioni sono quasi esclusivamente terrestri, ma il 1870 vede comunque l'impiego della "Squadra d'evoluzione" in Tirreno per appoggiare dal mare il corpo di spedizione che conquista Civitavecchia<sup>16</sup> e, quindi, il 20 settembre, Roma, completando l'unificazione nazionale e il Risorgimento. Le operazioni rivelano il non perfetto addestramento della flotta e in alcuni casi l'obsolescenza dei mezzi, ma nel complesso dimostrano che lo strumento navale è in grado di svolgere i suoi compiti fondamentali di vigilanza costiera e d'altura, oltre che appoggiare lungo le coste l'attività operativa dell'Esercito.

Con la presa di Roma e il successivo spostamento della capitale, il problema strategico marittimo cambia ulteriormente. L'Adriatico rimane, di fatto, un condominio italo-austriaco, in cui alla dominante posizione di Pola nella parte settentrionale si contrappone il nostro buon controllo del Canale d'Otranto. In questo scacchiere si tratta di mantenere il più a lungo possibile lo *status quo*, mirando a compensi territoriali o commerciali nei Balcani in caso di avanzata verso sud dell'Impero asburgico. Più complessa è la situazione in Mediterraneo occidentale, dove la Marina francese, superiore in forze, ha una posizione geostrategica di privilegio con la sua ben collocata base di Tolone, dominante le nostre linee di comunicazione dalla Liguria verso Gibilterra, e con le basi minori in Corsica tiene sotto scacco le coste liguri, toscane, laziali e le isole dell'arcipelago dell'Elba. Elemento di stabilità in Mediterraneo rimaneva la flotta britannica, che, basata a Malta, dominava da posizione centrale questo mare, che, con l'apertura del Canale di Suez (avvenuta nel 1868), rappresentava, per il Regno Unito, la "via delle Indie". Con la *Royal Navy* i rapporti della nostra Marina, nati nel periodo della spedizione dei Mille, rimanevano ottimi, ma la politica britannica realmente marittima e imperiale non alimentava speranze di alleanze antifrancesi. Si dovevano cercare e trovare altre soluzioni politiche ai nostri problemi.

Le turbative costanti nei Balcani, che avevano messo l'Impero russo in perenne contrasto con Costantinopoli, portarono al Congresso di

---

<sup>16</sup> G. Gonnì, *Le cronache navali dell'anno 1870*, Roma, 1932.

Berlino nel 1878. Il capolavoro diplomatico di Bismarck disegnò l'Europa degli equilibri ma, di fatto, per l'Italia non vi furono mutamenti strategici importanti. La minaccia francese diveniva ancora più sentita nel 1881, quando la Francia, con un'abile azione diplomatica, ottenne il protettorato della Tunisia. Con Biserta in mano francese, anche l'area meridionale del nostro Paese diveniva esposta a possibili operazioni di incursione contro le città marittime o di *arrasement* contro il traffico con le isole maggiori. Il possesso francese della Tunisia rappresentò certamente, per il giovane Regno d'Italia, la più sentita sconfitta diplomatica del cinquantennio; gli interessi nazionali a Tunisi, in quel periodo, erano, infatti, molto forti sia sul piano commerciale sia su quello dell'emigrazione, ma i molti tentativi di essere noi i protettori del *Bey* non poterono giungere a buon fine anche per l'ostilità britannica a vedere le due coste del Canale di Sicilia in mano alla stessa Nazione, con un'indiscussa posizione strategica dominante.

I Ministri della Marina che si succedettero al Depretis dal 1867 al 1882, dovettero quindi affrontare due problemi strategico-politici tra loro ingarbugliati: rinnovare la Marina per metterla tecnologicamente e operativamente all'altezza dei tempi e sostenere la minaccia francese a ovest e a sud e quella (minore ma sempre possibile) austriaca a est. La situazione realmente difficile fu affrontata con grande realismo e intelligenza politica soprattutto da quattro personalità tra le più brillanti della storia della marineria nazionale: Augusto Riboty<sup>17</sup>, Guglielmo Acton, Simone Pacoret di Saint Bon<sup>18</sup> e Benedetto Brin. Le soluzioni del nostro "problema marittimo" dal punto di vista strategico potevano essere, a nostro parere, solo:

- Una politica di riarmo navale con fortissimi investimenti (anche all'estero, viste le condizioni della nostra industria), per tentare una difficile parità con la Francia, con cui poi patteggiare successivamente un'improbabile alleanza; fare cioè quello che fece il Giappone alla fine del secolo per divenire una potenza marittima;
- Una politica di ricerca di alleanze con gli avversari della Francia per garantirci, come nel 1866, una copertura internazionale anche in campo militare.

---

<sup>17</sup> M. Gabriele, *Augusto Riboty*, Roma, 1999.

<sup>18</sup> E. Prasca, *L'ammiraglio Simone de Saint Bon*, Roma-Torino, 1906.

Logicamente solo quest'ultima via risultò realmente aperta e finalmente il 20 maggio 1882 fu firmato il trattato di alleanza con l'Impero austro-ungarico e con quello tedesco, che è storicamente noto come la "Triplice Alleanza". Esaminiamone i risultati in chiave marittima. All'atto della firma, l'Italia era la potenza terrestre meno forte delle tre, ma possedeva una Marina di tutto rispetto; l'alleanza garantiva un intervento terrestre dei nostri alleati in caso del temuto attacco preventivo alle nostre coste e questo rappresentava un sicuro deterrente contro la minaccia francese, ma in caso di fallimento della deterrenza l'intero sforzo militare in Mediterraneo sarebbe ricaduto sulla nostra Marina. Per ottenere un ulteriore motivo di equilibrio si cercò molto giustamente un accordo con la Gran Bretagna, potenza navale, di fatto, mediterranea in funzione dei suoi importanti interessi in questo scacchiere, ma in questo campo non si riuscì a ottenere che qualche dimostrazione di simpatia<sup>19</sup>. Il Ministro Brin<sup>20</sup> (che non fu solo un abile amministratore e un geniale progettista, ma anche un ottimo Ministro degli Esteri), confermò questa visione strategica di alleanza con gli Imperi centrali e di amicizia con la Gran Bretagna, affiancandole una politica di costruzioni navali verso la creazione e il mantenimento di una *well balanced fleet* che portò nel 1887 a una "Legge navale" che prevedeva stanziamenti straordinari per la Marina per oltre nove anni. Il giovane Paese, da poco più di venti anni sulla scena internazionale, riconosceva la necessità (già indicata dal Cavour) di dover diventare una potenza navale per potere esercitare un ruolo internazionale adeguato alle sue aspirazioni. La Triplice rimaneva l'unica soluzione strategica perseguibile, ma era importante anche perseguire la realizzazione di un potere marittimo.

La politica estera del nostro Paese tra la fine della Terza guerra di indipendenza e la conquista della Libia fu più "continentale" che "marittima", in quanto il problema dell'insicurezza dei confini con i forti vicini francesi e austriaci richiedeva molta prudenza e sagacia diplomatica. Certamente il "cerchio" più importante delle nostre relazioni esterne rimase quello europeo, in cui non potevamo avere una *Grosse Politik*, ma in cui con saggezza e perspicacia vi erano spazi per una politica d'espansione commerciale, coloniale e navale in aree oceaniche<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> M. Gabriele, *Le convenzioni navali della Triplice*, Roma, 1969, pp. 15-16.

<sup>20</sup> Id., *Benedetto Brin*, Roma, 1998.

<sup>21</sup> E. Serra, *L'Italia e le grandi alleanze nel tempo dell'imperialismo*, Milano, 1990.

I governi del giovane Regno d'Italia, forti della relativa sicurezza internazionale che dava loro la Triplice Alleanza, seguirono per le aree extraeuropee una politica estera e, di conseguenza una politica marittima, molto simile a quella del Regno di Sardegna per ciò che riguarda le cosiddette "stazioni" all'estero della Marina Militare. L'area di maggior interesse nazionale rimaneva quella sudamericana, dove numerose colonie di immigrati italiani si erano stabilite a Montevideo ed anche in altre località uruguayane, paraguaiane e argentine<sup>22</sup>. Inoltre la marineria genovese aveva mantenuto fiorenti linee di navigazione con collegamenti importanti con i porti dell'intera America meridionale sia sulla costa atlantica che pacifica. Nel 1871 si calcolava che vivessero oltre 200.000 italiani in Argentina, Uruguay e Paraguay, altre migliaia erano in Cile e in Perù. In questi ultimi Stati le nostre "colonie"<sup>23</sup> erano piuttosto influenti e non avevano necessità di una protezione immediata, sulla costa atlantica le nostre rappresentanze diplomatiche erano invece costantemente interessate ad una protezione militare che poteva essere esercitata solo da navi da guerra. Nel settembre 1865 fu così costituita al comando del Contrammiraglio di Netro la *Divisione navale dell'America meridionale*, che con vari nomi a seconda della forza del naviglio schierato e degli obiettivi assegnati rimase in quelle acque sino al dicembre 1906. Si trattò quindi di un'importante attività di presenza navale o di *naval diplomacy*, che dette alla nostra Marina l'occasione di un impiego più politico che operativo, forgiandone le qualità diplomatiche e addestrando Stati Maggiori ed equipaggi a lunghe attività oltremare<sup>24</sup>.

Dal punto di vista politico-strategico questo impegno costante della Marina nella classica missione del "mostrar bandiera" fu certamente tipico del tempo, ma rappresentò, soprattutto dopo Lissa, un costante e importante collegamento con la diplomazia nazionale e straniera, dando rilievo nell'opinione pubblica e in Parlamento alla necessità di avere forze navali efficienti e pronte. Anche la strategia dei mezzi ne fu influenzata con la progettazione di incrociatori leggeri

<sup>22</sup> Gabriele, *Augusto Riboty*, cit., pp. 9-10.

<sup>23</sup> È interessante notare come il termine "colonie" sia usato dalla letteratura del tempo sia per indicare il vero possesso di zone di certa sovranità (ad esempio la Colonia Eritrea), sia per comprendere un gruppo numeroso di italiani all'estero (ad esempio le "colonie italiane" in Sudamerica).

<sup>24</sup> Fioravanzo, *op. cit.*, pp. 68-78; M. Gabriele-G. Friz, *La politica navale italiana dal 1885 al 1915*, Roma, 1982, pp. 71 e ss.



adatti all'impiego in quello che oggi viene definito il *constabulary role* della Marina. Nei primi venti anni della vita del Regno furono utilizzate fregate, corvette e cannoniere considerate non più militarmente impiegate in squadra, successivamente si pensò di progettare unità di tipo "coloniale" come del resto facevano le altre Marine europee. In particolare l'entrata in servizio degli incrociatori classe *Regioni*<sup>25</sup> dette alla nostra Marina navi idonee a essere impiegate a lungo fuori dal Mediterraneo pur con limitato valore militare (del resto non richiesto dal tipo di missione) ma perfettamente adatte all'impiego in mari lontani, dove, del resto, furono impiegati anche gli incrociatori protetti di fine secolo. A titolo d'esempio, la lunga crociera del *Dogali* tra il 1904 e il 1907 fu particolarmente significativa, avendo l'unità risalito per oltre 4.000 chilometri il Rio delle Amazzoni con una lunga sosta nel porto fluviale peruviano di Iquitos. In questo quadro di "presenza" politico-strategica dobbiamo considerare le molte circumnavigazioni del globo condotte nella seconda metà del XIX secolo da nostre unità navali. Tra il 1866 e il 1868 la corvetta *Magenta* iniziò questo tipo di missione, che aveva il primario compito di mostrare la nuova bandiera del Regno in terre lontane; a questa missione di ottimo successo diplomatico seguirono altre tredici crociere, che permisero ai nostri equipaggi di percorrere gli oceani e farsi un'ottima esperienza nautica e diplomatica. Questa pratica continuò sino allo scoppio della guerra italo-turca, impegnando non solo le unità tipo *Regioni*, ma anche incrociatori di maggiori caratteristiche belliche, come l'ottimo *Piemonte*. Le campagne oceaniche duravano mediamente due anni e, a nostro parere, rappresentarono un significativo momento strategico per la nostra Marina, che veniva così meglio conosciuta nel mondo, dando anche una maggiore apertura culturale ai suoi ufficiali con lavori di tipo scientifico soprattutto nel campo idrografico.

L'Estremo Oriente fu anche esso teatro di numerose missioni, con stazioni navali prolungate soprattutto in Cina e importanti visite in Giappone. Dobbiamo ricordare che, alla fine del secolo XIX, le

---

<sup>25</sup> I sette incrociatori classe *Regioni* furono progettati dal Generale del Genio Navale Edoardo Masdea nel 1888 come "arieti-torpedinieri", di dislocamento di circa 2.500 tonnellate e armamento leggero di quattro cannoni da 152 e altri minori, con un'ampia autonomia (4.000 miglia) e un'abitabilità molto buona. Furono unità adatte ai compiti loro assegnati, ma non si comprende la decisione di costruire altri due incrociatori simili nel 1913 (*Basilicata* e *Campania*) quando le esigenze di presenza erano completamente cambiate.

potenze navali avevano stabilito in Cina delle “concessioni”, vere basi di sovranità per permettere una migliore penetrazione commerciale nel Celeste Impero. Il primo tentativo italiano di ottenere una concessione fu però un fallimento, in quanto il governo cinese, forte anche dell'appoggio delle altre Potenze europee, che non vedevano di buon occhio una nostra penetrazione in aree ormai di loro esclusivo sfruttamento, rifiutò di assegnarci la baia di San Mun. L'operazione politico-diplomatica fu certamente mal condotta sul posto dai nostri inviati e, di fatto, costò le dimissioni del governo, in cui era Ministro degli Esteri l'Ammiraglio Felice Napoleone Canevaro<sup>26</sup> e dovremo arrivare al termine della cosiddetta “Guerra dei Boxer” per avere finalmente, nel 1901, la concessione di Tien-Tsin, che conservammo sino alla Seconda Guerra Mondiale.

Anche in Estremo Oriente le nostre unità svolsero comunque utili missioni di rappresentanza diplomatica e di presenza navale, costituendo spesso una Divisione navale quando retta da un ammiraglio o un Comando superiore se agli ordini di un capitano di vascello<sup>27</sup>. Certamente queste missioni di mostrar bandiera risultarono più complesse e difficili di quelle in Sudamerica, non solo per la lontananza del teatro operativo, ma per la costante presenza in quelle acque di più poderose unità britanniche, francesi, tedesche e statunitensi con alle spalle politiche estere più decise e più costanti. Fu comunque utile per la giovane Marina italiana mantenere contatti formali e informali con le forze navali degli altri Stati marittimi, ottenendo una “sprovincializzazione” tutto sommato pagata a prezzi bassi. Anche in questo caso la Marina rappresentava bene all'estero la nazione, integrando la difficile opera dei nostri diplomatici con missioni di presenza nei vari sorgitori asiatici e sui fiumi cinesi, dimostrando che la strategia della *naval diplomacy* si può avvalere anche di mezzi non troppo sofisticati quando direttive e preparazione delle varie attività sono di buon livello.

Il terzo teatro ove l'Italia riuscì a muoversi fu quello africano, scegliendo, perché la sola possibile, l'area del Mar Rosso e l'adiacente sezione dell'Oceano Indiano. La Marina partecipò da protagonista a questa pur modesta espansione coloniale con la prima visita a Massaua nel marzo 1868 della corvetta *Fieramosca*, continuando per tutto un decennio a esercitare sulle coste eritree una discreta presenza

---

<sup>26</sup> Gabriele-Friz, *op. cit.*, pp. 108 e ss.

<sup>27</sup> USMM, *L'opera della Marina Italiana in Cina*, Firenze, 1935.

navale, sino alla costituzione di una Divisione navale in Mar Rosso, che con le sue dieci navi maggiori e tre torpediniere procedette all'occupazione di Massaua e assistette le forze terrestri nella successiva occupazione dell'intera costa tra questa città e il porto di Assab con la conseguente proclamazione della piena amministrazione italiana della nuova Colonia Eritrea. Le spedizioni puramente militari videro sempre un'intensa attività di esplorazione dei territori e un'importante attività idrografica; inoltre la Marina acquisì benemerienze in campo internazionale partecipando in forze con le sue unità stazionarie e con una flottiglia di "sambuchi armati" alla repressione della tratta degli schiavi e del contrabbando di armi. Anche i negoziati con i sultanati dell'Oceano Indiano furono prevalentemente condotti a Zanzibar, Merca e Mogadiscio da unità navali e portarono alla proclamazione del protettorato sulla Migiurtinia e quindi alla colonizzazione della costa somala<sup>28</sup>.

Anche in queste operazioni furono impiegate unità militarmente "minori" e furono curati con grande scrupolo i rapporti con la Marina britannica, in una visione strategica di *gunboat diplomacy* razionale e moderata. Anche nella crisi politico-diplomatica che seguì la sconfitta di Adua, la Marina fu presente per appoggiare le forze terrestri e continuare a mostrar bandiera nelle acque del Mar Rosso e sulla costa somala. Possiamo dire che la politica coloniale italiana si appoggiò molto sull'impiego di limitate forze navali sfruttando la flessibilità di un *local sea-power* che mise in luce quasi in ogni occasione la capacità diplomatica dei nostri ufficiali e la relativa efficacia dei mezzi impiegati. Logicamente, come per le attività in Sudamerica, anche la strategia dei mezzi ne fu influenzata, con lo stabilire buone basi navali nei porti eritrei e con l'impiego di unità da crociera di discrete caratteristiche di autonomia e abitabilità, in relazione soprattutto alle difficili condizioni climatiche. La "nave da guerra" fu utilmente usata quale mezzo di pressione e di rappresentanza nazionale nei riguardi dei Sultani e delle popolazioni locali in costanti operazioni di polizia marittima, che a poco a poco resero sicure le acque del Corno d'Africa.

Dal punto di vista geopolitico non possiamo trascurare però il fatto che le nostre prime colonie africane erano poste a notevole distanza dai nostri porti principali e si trovavano, di fatto, controllate dalla maggiore potenza marittima, che dominava il Canale di Suez e gli

---

<sup>28</sup> Fioravanzo, *op. cit.*, pp. 105-18; Gabriele-Friz, *op. cit.*, cap. III.

Stretti tra il Mar Rosso e l'Oceano Indiano, rendendoci quindi sempre soggetti agli umori della politica britannica. Ben diversa sarebbe stata una colonizzazione di province dell'Impero ottomano sulle coste mediterranee. In questo campo però la nostra politica estera si scontrò con quella francese e anche con una certa resistenza dei nostri alleati triplicisti e con la politica navale britannica. Il nostro maggior scacco fu, come abbiamo già detto, la mancata conquista della Tunisia, ove esisteva un'importante e ricca comunità italiana e forti interessi commerciali nazionali, che avrebbe concesso all'Italia il completo controllo del Canale di Sicilia, posizione geostrategica di enorme valore. La nostra Marina fu spesso impegnata in compiti di presenza navale nelle acque tunisine in una chiara continuità con la politica degli Stati preunitari, ma tutti i nostri sforzi furono inutili e il 13 maggio 1881, con il trattato del Bardo, la Francia proclamò il suo protettorato sulla Tunisia. Cadde per questo il governo Cairoli e cambiò in modo definitivo il quadro politico-strategico-navale del Mediterraneo con il possesso da parte francese degli ottimi porti di Tunisi e di Biserta<sup>29</sup>.

Due particolari attività di *peacekeeping/peace-enforcing* debbono, infine, essere ricordate per l'efficace partecipazione delle nostre forze navali. Nel 1896 scoppiò la cosiddetta "crisi di Creta" a seguito dell'aperta ribellione della popolazione greca contro il dominio ottomano. Francia e Gran Bretagna, da sempre filo-elleniche, inviarono unità da guerra per proteggere i propri interessi e limitare le repressioni; anche l'Italia inviò l'incrociatore *Piemonte* quale stazionario. Si costituì nel tempo una vera forza internazionale con il compito di pacificare l'isola, che per posizione rappresentava un importante elemento della geopolitica del Mediterraneo. La nostra Marina partecipò con forze consistenti a tale attività e il comandante delle nostre navi, l'Ammiraglio Canevaro<sup>30</sup>, fu nominato Presidente del "Consiglio degli Ammiragli" delle Potenze coalizzate. L'equilibrio e la competenza sia militare che diplomatica del Canevaro fecero sì che l'impresa di Creta possa annoverarsi tra le più riuscite della nostra diplomazia navale<sup>31</sup>;

<sup>29</sup> C. Ciano, *Storia e potere navale nell'età contemporanea*, Pisa, 1984, pp. 20-21.

<sup>30</sup> Il Viceammiraglio Canevaro, che aveva partecipato da luogotenente di vascello alla battaglia di Lissa, fu un personaggio di spicco della Marina di fine secolo; aveva svolto l'incarico di Addetto navale a Londra, di Comandante dell'Accademia Navale e della Squadra attiva del Mediterraneo. Successivamente fu Ministro della Marina nel governo di Rudinì e Ministro degli Esteri dal 29 giugno 1898 al 14 maggio 1899.

<sup>31</sup> Gabriele-Friz, *op. cit.*, cap. V.

da quel momento, infatti, la nostra Marina ebbe un importante ruolo internazionale e la nostra politica navale si poté considerare uscita dalla sua laboriosa infanzia.

Altra importante partecipazione delle nostre forze navali si ebbe nella grande attività internazionale per la repressione della rivolta dei Boxer in Cina all'inizio del secolo XX. Pur non avendo in questo caso la direzione dell'impresa (logicamente affidata a un ammiraglio britannico), le nostre unità e le nostre forze da sbarco<sup>32</sup> si comportarono egregiamente sia nell'epica difesa delle Legazioni a Pechino sia nell'azione internazionale di ripresa di controllo delle aree d'interesse in Cina<sup>33</sup>. Il contributo della Marina a queste missioni, che oggi chiamiamo di "supporto alla pace", fu certamente importante, ma soprattutto dimostrò come una nazione, che vuole un suo posto nel "concerto" internazionale, ha realmente bisogno di una politica e una strategia marittima reattiva e flessibile con uno strumento pronto all'integrazione con altre forze navali, utilizzando al meglio i mezzi disponibili.

In conclusione possiamo vedere come la politica estera e coloniale del primo cinquantennio del Regno abbia potuto contare sulla sua Marina, che nel tradizionale ruolo di "mostrar bandiera" ha saputo pensare una "strategia di presenza" adeguata alle necessità del suo tempo. Il cinquantennio vide, infatti, più successi sugli oceani che in Mediterraneo e in tutti questi episodi la Marina fu protagonista; gli insuccessi diplomatici di San Mun e di Tunisi non possono, infatti, essere attribuiti alla strategia navale nazionale, ma solo alla debolezza intrinseca dell'Italia nel quadro delle maggiori Potenze.

---

<sup>32</sup> La Regia Marina non possedeva truppe di Fanteria di Marina del tipo marines in quanto i reggimenti *Real Navi* erano stati soppressi nel 1878 con un provvedimento, che ancora oggi non appare molto felice, legato alle problematiche di bilancio. Nelle attività all'estero si costituirono, quando necessario, delle "compagnie da sbarco" con parte degli equipaggi delle navi, addestrandole al combattimento terrestre quale fanteria leggera e dotandole di piccole artiglierie di accompagnamento. In questo caso dobbiamo dire che la strategia dei mezzi tutta legata alle navi non tenne conto che uno strumento navale equilibrato deve comprendere anche, pur piccoli, contingenti di Fanteria di Marina.

<sup>33</sup> Fioravanzo, *op. cit.*, pp. 86-90.

## Le costruzioni navali

Il Giorgerini scrive che «Il Regno d'Italia e la sua Marina, all'indomani dell'unificazione e contrariamente ai propositi, si trovarono nelle condizioni proprie di un paese marittimo, ma nell'incapacità reale di esercitare una qualsiasi forma credibile di potere marittimo»<sup>34</sup>. A nostro giudizio questa incapacità aveva una sua fondamentale base nello scarso sviluppo industriale della nazione soprattutto nel campo delle costruzioni navali. I primi Ministri della Marina, a cominciare dallo stesso Cavour, furono costretti a far costruire all'estero le nuove unità da guerra con cui realizzare un primo strumento navale, facendo spesso scelte obbligate, ma che non portarono a una *well balanced fleet*. L'utilizzazione, anche essa obbligata, dei cantieri militari degli Stati preunitari e delle unità ex sarde, borboniche e toscane creò, di fatto, una forza navale troppo eterogenea non solo come mentalità e criteri addestrativi, ma anche e soprattutto come filosofia d'impiego dei mezzi. La "strategia marittima" dei primi anni del Regno ebbe quindi le sue maggiori limitazioni nell'impossibilità di effettuare grandi investimenti industriali nel campo marittimo, proprio nel momento tipico del "cambiamento", che si manifestava con l'introduzione in servizio degli apparati motori a vapore, della corazzatura degli scafi e delle artiglierie rigate.

Per superare il "complesso di Lissa" si fece giustamente ogni sforzo per rinnovare lo strumento navale e dobbiamo al Riboty<sup>35</sup> l'impegno per modernizzare la Marina attraverso provvedimenti legislativi con investimenti di tipo pluriennale che avessero la caratteristica dell'organicità e dell'innovazione. Certamente innovativo fu il progetto dovuto a Benedetto Brin<sup>36</sup> delle navi da battaglia della classe *Duilio*, passato tra discussioni che si protrassero per oltre un decennio. Le due unità furono certamente, per il loro tempo, dei colossi e letteralmente "nuove" come concezione tecnica, tanto da dare un certo primato all'Italia

<sup>34</sup> G. Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico*, Milano, 1989, p. 29.

<sup>35</sup> Gabriele, *Augusto Riboty*, cit.

<sup>36</sup> La figura di Benedetto Brin è certamente dominante nell'ultimo quarantennio del XIX secolo per le sue doti non solo ingegneristiche, ma anche strategico-militari e politiche. Il Brin ha certamente caratterizzato la Marina del suo tempo non solo con i suoi scritti e i discorsi parlamentari, ma con la cura che ha posto, da ministro e da alto funzionario tecnico, nella riorganizzazione costante delle strutture navali italiane. Triplicista convinto, il Brin ha anche retto con grande sagacia il Ministero degli Esteri. In proposito, cfr. Gabriele, *Benedetto Brin*, cit.

tra tutte le Marine delle maggiori potenze navali. Ma anche per queste unità, potentemente armate, ben protette e veloci, i tempi di costruzione dovuti alle lunghe attese di prodotti esteri (quali le piastre delle corazze e le artiglierie) rivelarono l'insufficienza della nostra industria<sup>37</sup>. Il Riboty, il Saint Bon e lo stesso Brin, resisi conto di tale insufficienza compirono ogni sforzo perché nascesse in Italia un'industria degli armamenti e una corrispondente industria cantieristica in mano privata. L'idea di assegnare ai nuovi complessi industriali (soprattutto all'Ansaldo di Genova e all'Orlando di Livorno) la costruzione delle nuove unità in programma, lasciando agli arsenali (anch'essi potenziati) il compito di effettuare i lavori di manutenzione al naviglio appare certamente in linea con una visione strategica di ampio respiro, che coinvolge l'intera nazione nel potenziamento della Marina. Il successo (anche se molto criticato in Parlamento) delle acciaierie di Terni e delle fabbriche d'artiglierie e di munizioni, fa parte di questi piani di sviluppo, che in circa vent'anni porta alla quasi completa indipendenza dalle forniture estere, confermando che il potere marittimo non è fatto solo di navi da guerra, ma anche da porti, arsenali, industrie e marina mercantile.

Anche in Italia il problema degli incrociatori viene affrontato con un certo interesse e si passa dagli incrociatori protetti a quelli corazzati con discreti risultati militari e industriali. Nel 1893 vengono ordinate due unità di caratteristiche molto equilibrate, i *Garibaldi*<sup>38</sup>, progettate dal Ten. Gen. GN Masdea, che riscuotono subito un grande successo in campo internazionale. Le prime due unità vengono acquistate sullo scalo dall'Argentina, che ne acquista poi una terza e una quarta, mentre un incrociatore della stessa classe viene comprato dalla Spagna e due dal Giappone. Solo nel 1898 la nostra Marina potrà far entrare in servizio i suoi tre *Garibaldi*, *Varese* e *Ferruccio* di questa classe ben riuscita, che ha iniziato la lunga serie delle vendite all'estero di navi da guerra da parte dei nostri cantieri. In poco più di trenta anni, l'Italia è quindi divenuta da importatrice di tecnologia navale a riconosciuta e apprezzata esportatrice, risultato che dobbiamo soprattutto alla lungimiranza dei reggitori del ministero della Marina in quegli anni.

---

<sup>37</sup> Il *Duilio* fu impostato nel 1873 a Castellammare, ma fu consegnato nel 1880; il *Dandolo*, impostato anch'esso nel 1873 nel nuovo Arsenale della Spezia, fu addirittura consegnato nel 1882.

<sup>38</sup> G. Giorgerini-A. Nani, *Gli incrociatori italiani*, Roma, 1964, pp. 299 e ss.

Per la compagine marinara non sono però sempre rose e fiori: nel 1903; il deputato socialista Enrico Ferri accusa il Vice Ammiraglio Giovanni Bettolo (da poco Ministro) di aver favorito la Terni e altre industrie nazionali. Inizia una campagna che oggi definiremo di moralizzazione, che si conclude con un'inchiesta parlamentare. Le conclusioni dell'inchiesta, presentate nel 1906, sono di massima favorevoli alla Marina, ma vengono sottolineate carenze addestrative, logistiche, organiche e soprattutto amministrative<sup>39</sup>. Il Ministro Viceammiraglio Carlo Mirabello farà tesoro di queste indicazioni per migliorare, con appositi stanziamenti, la situazione degli approvvigionamenti e iniziare un piano di rafforzamento della Marina, eliminando le unità ormai usurate o obsolete e per mettere in cantiere quelle unità su cui poi si dovrà fare affidamento nella Prima Guerra Mondiale. L'impostazione della monocalibro *Dante Alighieri* nel 1909 chiude questo brillante, se pur controverso, periodo di sviluppo della Regia Marina.

Nei primi cinquant'anni del Regno d'Italia la politica estera e la politica navale seguirono strade non sempre parallele; di fatto, la Marina fu spesso usata in compiti "diplomatici", ma il nostro Ammiragliato influenzò poco la strategia globale del Paese. Nella realtà, la giovane Potenza europea, venuta fuori da rivoluzioni e da interventi stranieri (Francia, Gran Bretagna e Prussia sono, ognuna suo modo e con obiettivi particolari, co-protagoniste dell'indipendenza italiana), guardava più alla sicurezza della valle del Po che a una sua espansione al di là dei mari. Anche quando i Ministri degli Esteri sono ammiragli, non ci sentiamo di affermare che l'influenza di una *lobby* navale si sia fatta sentire sulla pianificazione dei rapporti internazionali, come era avvenuto spesso in Gran Bretagna<sup>40</sup>. A cinquant'anni dalla fondazione del Regno le cose cominciarono a cambiare.

Il 1911 vede, infatti, la Regia Marina in uno dei suoi più interessanti periodi di cambiamento. Il decennio trascorso è stato difficile da ogni punto di vista ma, sotto la guida dell'Ammiraglio Bettolo, più volte Ministro o Capo di Stato Maggiore, si era superata l'inchiesta parlamentare del 1906 e si era iniziata un'importante ripresa delle costruzioni navali, ottenendo stanziamenti straordinari da un

---

<sup>39</sup> G. Colliva, *Uomini e navi*, Milano, 1972, pp. 69 e ss.

<sup>40</sup> E. Serra, *L'influenza dell'Ammiragliato britannico sul mutamento della politica estera inglese alla fine del secolo scorso*, in "Biblioteca della Rivista di Studi Politici Internazionali", 1997.



Parlamento divenuto più favorevole a una politica navale<sup>41</sup>. L'*Annuario Ufficiale della Regia Marina* per l'anno in questione<sup>42</sup> descrive un'organizzazione centrale molto articolata, con un Ufficio di Stato Maggiore (retto, appunto, dal Bettolo) e un'organizzazione periferica ancora su tre Dipartimenti e due Comandi Militari Marittimi<sup>43</sup>, ma ormai modernizzata con grandi arsenali ed enti responsabili dei servizi logistici in ogni grande base nazionale. Lo stesso *Annuario* vede in servizio, oltre al Principe Tommaso di Savoia con il grado apicale di ammiraglio, nove vice ammiragli, sedici contrammiragli e cinquantasei capitani di vascello nel "Corpo dello Stato Maggiore Generale" e un buon numero di generali e colonnelli dei Corpi Tecnici. È Ministro della Marina del governo presieduto da Giolitti il Senatore Contrammiraglio Pasquale Leonardi Cattolica; in Parlamento la Marina è rappresentata da dodici Senatori e da sei Deputati. Lo strumento navale si sta modernizzando con l'impostazione di nuove navi da battaglia del tipo "monocalibro": la *Dante Alighieri*<sup>44</sup> è stata impostata nel 1909, mentre la *Conte di Cavour*, la *Giulio Cesare* e la *Leonardo da Vinci* sono ordinate l'anno successivo. Il naviglio minore ha avuto anch'esso un notevole incremento: sono sullo scalo l'esploratore *Quarto* e i due *Bixio* e *Marsala*, i caccia tipo *Indomito* e le torpediniere tipo *PN*, oltre ai sommergibili tipo *Atropo* e *Medusa*. Questa rinnovata efficienza della Marina permise, a nostro parere, al governo una politica estera innovativa, certamente meno timida di quella che era seguita alle nostre prime imprese africane della fine del secolo precedente. Assicuratoci le spalle dall'alleanza difensiva con gli Imperi centrali e migliorati i rapporti con la Francia, potevamo guardare a un'espansione coloniale in Mediterraneo con qualche probabilità di successo. L'unica zona dell'Africa settentrionale non ancora sotto protettorato europeo rimaneva quella, sotto dominio turco ma prospiciente alle nostre coste, della Tripolitania e della Cirenaica. I nostri interessi commerciali nell'area erano promettenti, ma la sovranità turca con la sua ammini-

<sup>41</sup> Colliva, *op. cit.*, pp. 70-71.

<sup>42</sup> *Annuario Ufficiale della Regia Marina 1911*, Roma, 1911.

<sup>43</sup> Primo Dipartimento alla Spezia, Secondo Dipartimento a Napoli, Terzo Dipartimento a Venezia, tutti retti da vice ammiragli; un Comando Militare Marittimo, retto anch'esso da vice ammiraglio, a Taranto e un Comando Militare Marittimo a livello contrammiraglio alla Maddalena.

<sup>44</sup> È interessante considerare la lievitazione dei costi di costruzione: per la *Dante Alighieri* si spenderanno sessantacinque milioni a confronto dei trenta che era costata la *Regina Margherita* e dei ventiquattro dell'*Emanuele Filiberto*.

strazione da “grande malata” non sembrava permetterne un adeguato e pacifico sviluppo. Il nostro potere marittimo poteva essere esercitato per sostituire la Turchia nell’area della Sirte.

### **Dalla guerra di Libia alla Prima Guerra Mondiale**

La nostra diplomazia aveva ottenuto, dopo la soluzione della crisi internazionale di Agadir tra tedeschi e francesi, con molta tenacia e intelligenza, l’assenso a una nostra occupazione della Tripolitania e della Cirenaica, e anche una “diplomazia parallela” (quella delle banche e delle industrie nazionali) era al lavoro per ottenere un risultato economico di rilievo<sup>45</sup>. Qualche timore serpeggiava tra i nostri più accorti diplomatici per un effetto destabilizzante, che la guerra con la Turchia avrebbe potuto portare nella sempre turbolenta regione balcanica, ma questi timori furono superati dalla politica estera giolittiana che mirava a risultati concreti. Alla fine dell’estate del 1911 la situazione degenerò rapidamente: dopo alcuni incidenti diplomatici e intralci ai nostri commerci, l’Italia chiese alla Turchia di sospendere l’invio di armi in Libia, il governo ottomano non accettò l’imposizione e l’Italia, il 29 settembre, dichiarò la guerra.

La segretezza imposta da Giolitti sull’impresa in corso costrinse Esercito e Marina a una certa improvvisazione, ma aver ordinato che gli obiettivi del conflitto dovevano limitarsi all’occupazione della Tripolitania e della Cirenaica rendeva possibile una pianificazione del ciclo operativo in tempi sufficientemente brevi. Anche in questo caso risultò evidente la maggior flessibilità dello strumento navale rispetto a quello terrestre, e i tempi di raccolta e mobilitazione del Corpo di spedizione non furono troppo celeri, ma concordiamo con il giudizio espresso dal nostro storico navale Ginocchietti<sup>46</sup>: «Data la enorme superiorità della nostra organizzazione militare su quella turca e data anche la ubicazione particolarmente favorevole degli obiettivi da raggiungere, rispetto ai nostri porti; l’impresa alla quale ci accingevamo non presentava gravi difficoltà, esigeva però grande rapidità ed una perfetta armonia tra l’azione politica e quella delle forze navali e terrestri». Dal punto di vista strategico, i teatri operativi ove la Marina doveva essere presente erano tre: le coste libiche, dove dovevano avvenire

---

<sup>45</sup> Serra, *L’Italia e le grandi alleanze...*, cit.

<sup>46</sup> A. Ginocchietti-F. Garofalo, *Nozioni di storia navale*, vol. III, Bologna, 1935.

gli sbarchi, l'Adriatico, ove la Turchia poteva operare noiose incursioni, e il Mar Rosso, dove gli ottomani potevano infastidire i traffici costieri delle nostre colonie. Correttamente, la Marina costituì il comando dell'Armata assegnandolo a uno dei suoi più anziani ammiragli, il Vice ammiraglio Augusto Aubry, per garantire l'unicità di comando; impiegò le forze leggere dell'Ispettorato Siluranti per sorvegliare le forze turche sulle coste greco-albanesi e rinforzò la Stazione Navale nel Mar Rosso con incrociatori militarmente superiori alle poche unità turche presenti nei porti dell'Arabia.

Non commenteremo le operazioni che si svolsero nei tre teatri<sup>47</sup> poiché non vi furono scontri veramente importanti né situazioni che portarono all'aggiornamento della dottrina d'impiego dei mezzi. Possiamo solo vedere nella fase iniziale degli sbarchi e dell'occupazione delle principali città costiere libiche un impiego delle "compagnie da sbarco" assai fruttuoso e coraggioso, ma che mette in evidenza la mancanza nel nostro strumento di una Fanteria di Marina specializzata, sottolineando l'errore compiuto nel 1874 di abolire il Reggimento *Real Navi*. I corpi da sbarco non si improvvisano e richiedono investimenti, tradizioni e dottrina, che non erano presenti nella nostra compagine navale. Le operazioni di *power projection ashore* si basano, infatti, sul corretto impiego di forze navali e forze anfibe tra loro affiatate e ben coordinate. L'aver cambiato politica estera in modo così repentino non consentì di dotarci di uno strumento adeguato, dove i *marines* avrebbero dovuto trovare nuovamente una loro collocazione, fortunatamente l'avversario non possedeva forze terrestri per la difesa territoriale di capacità e addestramento tale da impedire gli sbarchi italiani.

L'impiego delle forze leggere per operazioni d'incursione nei porti avversari fu invece assai corretto e redditizio; infatti, sia in Adriatico che nel Levante e nel Mar Rosso si ottennero risultati brillanti (Prevesa, Kufida, Beirut), di cui la Marina può andare giustamente fiera<sup>48</sup>. Si trattò di un'esperienza di "guerriglia navale" e di incursioni che

---

<sup>47</sup> Cfr. M. Gabriele, *La Marina nella guerra italo-turca*, Roma, 1998 e R. Nassigh, *Politica e potere marittimo nella guerra italo-turca del 1911-12*, in "Rivista Italiana di Difesa", n. 2, 1999.

<sup>48</sup> Sia l'Ispettore delle Siluranti, Contrammiraglio Luigi di Savoia, nello Ionio, sia il Contrammiraglio Thaon di Revel a Beirut probabilmente andarono al di là delle indicazioni politiche ricevute, ma riteniamo che le molte critiche al loro operato non possano essere condivise dal punto di vista militare.

anticipò il genere di operazioni a cui fummo costretti dalla situazione geostrategica nella Prima Guerra Mondiale e che certamente influenzò il pensiero dell'Ammiraglio Paolo Thaon di Revel, protagonista di una di queste brillanti imprese.

Il potere marittimo nazionale fu poi certamente ben impiegato nella fase finale del conflitto, quando la Turchia, pur sconfitta di fatto, non accettava di scendere a trattative di pace. Il punto debole del nostro avversario erano certamente gli Stretti, ma un attacco o un blocco ai Dardanelli avrebbe notevolmente complicato la già difficile situazione internazionale, non potendo noi danneggiare il commercio delle Grandi Potenze. La soluzione strategica fu trovata prima con l'occupazione militare – quale pegno territoriale – delle Sporadi meridionali (poi definite Dodecaneso) e quindi con l'incursione di torpediniere nei Dardanelli. Questa ultima operazione, eroicamente condotta, non ottenne i risultati sperati, nessuna grande nave turca fu affondata. La strategia "dell'incursione" paga i suoi dividendi politici solo se le imprese che la sostanziano riescono fortunate, ma comunque contribuisce all'effetto "immagine" di una Marina. L'occupazione di Rodi e delle altre piccole isole dell'arcipelago fu assai debolmente contrastata dall'avversario e l'Italia entrò in possesso di un'area insulare strategicamente importante che venne a proiettarci in modo promettente verso il Levante, ma anche questa impresa non convinse i Turchi a concludere le trattative di pace. Solo le pressioni internazionali e l'opera della "diplomazia parallela"<sup>49</sup> portarono alla pace di Ouchy, in cui l'Italia ebbe il desiderato controllo delle coste libiche.

La guerra di Libia vide la prima vera cooperazione tra Esercito e Marina con tutte le difficoltà che la mancanza di addestramento costante poteva comportare, ma ha rappresentato un'importante esperienza per tutte e due le Forze Armate soprattutto nel campo dei trasporti navali, nell'organizzazione dei porti d'imbarco e nel sostegno di fuoco navale ai reparti terrestri. La Marina non solo impegnò tutte le sue forze pronte, ma organizzò anche quelle requisite della Marina Mercantile ed armò alcuni "incrociatori ausiliari" con importanti compiti di presenza e vigilanza, non vi furono grandi battaglie perché l'avversario adottò correttamente, dato lo stato delle sue forze, una molto modesta strategia della *fleet in being*, a cui ancora

---

<sup>49</sup> Particolarmente importante fu l'azione del noto finanziere veneziano Giuseppe Volpi, conoscitore profondo della situazione turca ed influente esponente di quel mondo degli affari che stava facendo decollare l'economia italiana.

una volta opponemmo una corretta “strategia del blocco e dell’incurisione”. L’entrata in guerra in un momento di cambiamento tecnologico non fu troppo risentito per l’inferiorità numerica e qualitativa dell’avversario, ma certamente rappresentò un importante momento di addestramento e di meditazione operativa per tutti i Quadri della Forza Armata.

La Marina Italiana usciva dalla guerra di Libia giustamente coperta di allori, il comportamento del suo personale a bordo e a terra, nella difficile fase degli sbarchi, era stato realmente di qualità. Possiamo dire che solo nel 1912 l’Italia si accorse di possedere un “potere marittimo” e di poterlo utilizzare quale *fattore di potenza* in caso di necessità politica. Anche la geostrategia mediterranea era uscita mutata dal conflitto, il possesso dell’ottima baia di Tobruk e di quella altrettanto buona di Porto Lagos nell’Isola di Lero permettevano uno schieramento differente delle nostre Forze Navali più orientato al controllo degli stretti turchi e del Canale di Suez, porte di accesso per i nostri commerci verso il Mar Nero ed il Mar Rosso. Le ristrettezze economiche che seguirono la Prima Guerra Mondiale non permisero di potenziare adeguatamente queste nuove basi, che sarebbero potute diventare dei veri ferri di lancia nel Mediterraneo Orientale.

Dalla pace di Losanna, che aveva posto termine allo stato di guerra tra la Turchia e l’Italia, alla dichiarazione di guerra all’Austria-Ungheria la Marina Italiana non si trovò realmente in un periodo di pace, le sue unità anzi furono costantemente impegnate in azioni di *naval diplomacy* per far fronte ai notevoli turbamenti internazionali che si verificavano nei Balcani, da cui di fatto esplose la Prima Guerra Mondiale. La Marina, sotto la guida di Ministri e di Capi di Stato Maggiore<sup>50</sup> assai brillanti, pur impiegata in importanti compiti diplomatici fu portata ad un discreto livello di efficienza bellica, attuando vasti programmi di rinnovo della sua linea operativa e migliorando l’addestramento dei suoi equipaggi. Il 1913 fu un anno particolare dal punto di vista della politica navale italiana in quanto l’ingresso in squadra della prima Nave da Battaglia monocalibro, la *Dante Alighieri* ci portava nuovamente al livello delle principali Marine europee e la firma a Vienna della nuova Convezione Navale della Triplice Alleanza

---

<sup>50</sup> Furono Ministri della Marina: il C.A. Leonardi Cattolica dal 1.1.1910 al 29.7.1913, il C.A. Enrico Millo dal 29.7.13 al 13.8.14 e il V.A. Leone Viale dal 13.8.14 al 24.9.15. Furono Capi di S.M.: il V.A. Carlo Rocca Rey dal 21.9.11 al 1.4.13 e il V.A. Thaon di Revel dal 1.4.13 all’11.10.15.

indicava una nuova distribuzione delle forze alleate in Mediterraneo con chiaro concentramento anti Intesa (Gran Bretagna e Francia). In particolare la Convenzione<sup>51</sup> si basava su due presupposti strategici di grande valore: la massa di manovra delle tre Marine (Austriaca, Germanica e Italiana) presenti nel teatro operativo aveva il compito di operare nel Mediterraneo centro-occidentale, mentre alle unità più antiquate sia italiane che austriache erano affidati gli stretti d'Otranto e la difesa dell'Adriatico, quindi si sottintendeva una strategia offensiva antifrancese in Tirreno e nei Canali di Sardegna e Sicilia e una difesa del mare interno dell'Alleanza. Questo concetto strategico era, di fatto, il coronamento di una lunga azione politica dell'Italia intesa a costringere gli alleati a venire in aiuto con tutte le loro forze disponibili in Mediterraneo alla Flotta nazionale per impedire azioni francesi contro il nostro territorio peninsulare ed insulare. Questo risultato strategico fu dovuto pagare dal punto di vista politico con la concessione dell'incarico di Comandante Supremo all'Ammiraglio Haus, austriaco. La situazione di relativa superiorità navale della Triplice migliorò ulteriormente nel 1914 con l'entrata in servizio delle due nuove corazzate italiane *Cesare* e *Da Vinci*, che portò a 7 contro 5 questo tipo di unità nel confronto tra gli italo-austro-tedeschi e gli anglo-francesi.

Sappiamo le ben note ragioni che, nell'agosto del 1914, indussero il governo italiano a non riconoscere il *casus foederis* per la partecipazione alla guerra a fianco degli Imperi Centrali e a proclamare la neutralità. Alla decisione politica, fece rapidamente seguito la disposizione operativa di concentrare a Taranto le forze principali, e il 26 agosto 1914 fu costituita l'Armata Navale agli ordini del Vice ammiraglio Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi. Si procedeva, inoltre, alla mobilitazione delle forze di riserva e all'occupazione prima dell'isola di Saseno e poi di Valona, per ottenere il controllo completo dell'ingresso dell'Adriatico. Visto l'orientamento della monarchia e del governo, la Stato Maggiore della Marina iniziava, nel settembre del 1914, uno studio strategico-operativo per le operazioni in Adriatico contro la Marina austriaca. Si trattava di un cambiamento completo di strategia, che aveva il suo tallone d'Achille nella geografia stessa del bacino principalmente interessato alla lotta sul mare. Il documento di pianificazione, infatti, inizia con le parole: «La guerra marittima contro

---

<sup>51</sup> Cfr. USMM, *La Marina italiana nella grande guerra*, vol. I, Firenze, 1935, Gabriele, *Le convenzioni navali della Triplice*, cit.

l'Austria si presenta particolarmente difficile per la grande sproporzione di capacità difensiva e strategica fra le due sponde adriatiche»<sup>52</sup> Di fatto, Pola dominava l'alto Adriatico, Cattaro quello medio-basso, la catena di isole permetteva il trasferimento protetto e occulto delle forze navali avversarie, mentre tra la nostra piccola base meridionale di Brindisi e quella lagunare di Venezia, vi era solo Ancona, definita dallo stesso documento «mediocre ancoraggio, mal difendibile, di scarso valore militare e logistico». Tutto ciò imponeva la rinuncia a uno scontro risolutivo tra le Squadre da battaglia (a meno di un'assai improbabile uscita in forze della Marina austriaca) ma, soprattutto, spezzava l'unità strategica del teatro operativo in due settori quasi separati e indipendenti: il Golfo di Venezia e il Canale d'Otranto. La Marina avversaria, impiegando la giustificata strategia di una *fleet in being*, ancorava, di fatto, gran parte delle nostre forze alla necessità di sottostare all'iniziativa nemica. Con queste idee strategiche la Regia Marina entrò in guerra il 24 maggio 1915 contro l'Austria con l'idea di vendicare l'episodio di Lissa.

---

<sup>52</sup> USMM, *La Marina italiana nella grande guerra*, vol. I, p. 312.





EDUCatt - Ente per il Diritto allo Studio Universitario dell'Università Cattolica  
Largo Gemelli 1, 20123 Milano - tel. 02.7234.22.35 - fax 02.80.53.215  
e-mail: editoriale.dsu@educatt.it (produzione); librario.dsu@educatt.it (distribuzione)  
web: www.educatt.it/libri  
ISBN: 978-88-8311-879-1 / ISSN: 2239-7302

I *Quaderni* nascono per ospitare atti e testi derivanti dalle iniziative promosse dal Dipartimento di Scienze Politiche dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, nonché saggi e articoli dei suoi Docenti e Ricercatori, dei loro collaboratori a tutti i livelli e di autori esterni.

Gli afferenti al Dipartimento appartengono a diverse aree scientifico-disciplinari, diritto, scienza politica e storia, orientate allo studio dei fenomeni politici, nelle loro espressioni istituzionali ed organizzative, a livello internazionale ed interno agli Stati.

I Docenti e i Ricercatori del Dipartimento sono tutti profondamente radicati nelle loro rispettive discipline, ma ritengono che il loro rigore metodologico, la loro specifica competenza, la loro capacità di comprendere i fenomeni oggetto dei loro studi siano arricchiti dal confronto interdisciplinare consentito dalla struttura scientifica alla quale appartengono. I *Quaderni* vogliono anche contribuire a riaffermare il valore scientifico irrinunciabile del Dipartimento di Scienze Politiche.

ORBEM PRUDENTER INVESTIGARE ET VERACITER AGNOSCERE



euro 15,00