

Quaderni

di Scienze Politiche

ISSN: 2532-5302
ISSN edizione online: 2532-5310



ORBEM PRUDENTER INVESTIGARE ET VERACITER AGNOSCERE



22
2022

Quaderni

di Scienze Politiche

22

2022

Anno XIII - 22/2022

Registrazione presso il Tribunale di Milano n. 355 del 27.6.2011

DIRETTORE RESPONSABILE

Massimo de Leonardis (Università Cattolica del Sacro Cuore)

COMITATO EDITORIALE

Mireno Berrettini (Università Cattolica del Sacro Cuore), Francesco Bonini (Rettore Libera Università Maria Santissima Assunta, Roma), Barbara Lilla Boschetti (Università Cattolica del Sacro Cuore), Giuliano Caroli (Università Cusano, Roma), Rosa Caroli (Università Cà Foscari, Venezia), AntonGiulio de' Robertis (Università degli Studi di Bari Aldo Moro), Alessandro Duce (Università di Parma), Massimiliano Guderzo (Università di Siena), Umberto Morelli (Università di Torino) †, Giuseppe Parlato (Università Studi Internazionali di Roma), Luca Ratti (Università Roma Tre), Carola Ricci (Università di Pavia), Gianluigi Rossi (Sapienza Università di Roma), Ferdinando Sanfelice di Monteforte (Università di Trieste), Andrea Santini (Università Cattolica del Sacro Cuore), Andrea Ungari (Università degli Studi Guglielmo Marconi, Roma)

INTERNATIONAL ADVISORY BOARD

Alessandro Campi (Università degli Studi, Perugia), Paolo Colombo (Università Cattolica del Sacro Cuore), Jason Davidson (Università Mary Washington), Alan P. Dobson (Swansea University) †, Oreste Foppiani (Webster University, Ginevra), Michael Germann (Martin Luther Universität, Halle-Wittenberg), David G. Haglund (Queen's University, Kingston), Hubert Heyriès (Université Paul Valéry, Montpellier 3) †, Bahgat Korany (American University of Cairo), Antonio Marquina Barrio (Universidad Complutense, Madrid), Richard Overy (Università di Exeter), Damiano Palano (Università Cattolica del Sacro Cuore), Vittorio Emanuele Parsi (Università Cattolica del Sacro Cuore), Riccardo Redaelli (Università Cattolica del Sacro Cuore), Luca Riccardi (Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale), Guido Samarani (Università Cà Foscari, Venezia), Maurizio E. Serra (Ambasciatore d'Italia e Accademico di Francia, Parigi-Roma), Georges-Henri Soutou (Président de l'Académie des Sciences Morales et Politiques, Parigi), Krzysztof Strzałka (Ambasciatore e Docente Università Jagellonica di Cracovia), Stanislav L. Tkachenko (Università di San Pietroburgo), Mark Webber (Università di Birmingham)

SEGRETARIO DI REDAZIONE

Davide Borsani (Università Cattolica del Sacro Cuore)

La pubblicazione degli articoli è soggetta a *Peer Review* anonima.

I *Quaderni* sono liberamente scaricabili all'indirizzo Internet <http://www.quaderniscienzepolitiche.it>

È possibile ordinare la versione cartacea:

on line all'indirizzo www.educatt.it/libri; tramite fax allo 02.80.53.215 o via e-mail all'indirizzo 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 08 R 03069 03390 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

© 2023 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 edizione cartacea: 979-12-5535-081-1

ISBN edizione digitale: 979-12-5535-082-8

ISSN: 2532-5302

ISSN edizione online: 2532-5310

Indice

Introduzione.....	5
di MASSIMO DE LEONARDIS	
Il XIII Trans-Regional Seapower Symposium. L'importanza della marittimità a livello internazionale ed in particolare per lo Stato italiano.....	9
di MASSIMO DE LEONARDIS	
I due tour di Umberto Nobile attraverso gli Stati Uniti e gli italiani d'America tra consenso e dissenso politico (1926-1927).....	23
di PIER PAOLO ALFEI	
Il concetto del confine come chiave ermeneutica di riflessione sulla storia polacca.....	57
di MIROSLAW LENART	
The Institutionalisation of Structural Uncertainty: An Analytical Framework – The Case of Bosnia and Herzegovina.....	81
di CAN ZEYREK	
La protesta radicale dei Gilet Gialli e il percorso della risposta istituzionale.....	103
di NICOLA GIANNELLI	
“Giri di Valzer” e Regolamenti assembleari.....	135
di FRANCESCA MONTEMAGNO	
Gli Autori.....	185

Il XIII Trans-Regional Seapower Symposium. L'importanza della marittimità a livello internazionale ed in particolare per lo Stato italiano

di MASSIMO DE LEONARDIS

***Abstract** – The Symposium of Venice organized every two years by the Italian Military Navy started in 1996. Its XIII edition in October 2022 saw the participation of more than 50 navies from five continents. The leit motiv was the importance of the maritime dimension in all its aspects, strategic, economic, commercial and environmental, for the global security and prosperity. The article describes the topics discussed at the Symposium, highlights the importance of maritime power in the history of international relations, and deals specifically with Italy, which, considering its geopolitical posture and its economy, should give more prominence to the maritime dimension.*

Il mare: risorsa fondamentale per l'umanità

Nel 1995, durante il consolidato *International Seapower Symposium* che si svolgeva dal 1969 a Newport presso lo *U.S. Naval War College*, fu rivolto alla Marina Militare italiana un unanime invito ad organizzare un analogo incontro a livello regionale tra le Marine Militari operanti nel Mediterraneo e nel Mar Nero, aperto quindi a Stati che, pur non affacciandosi nei due bacini, in essi operano, come il Regno Unito e, soprattutto, gli Stati Uniti. L'allora Capo di Stato Maggiore Ammiraglio Angelo Mariani, accettò la sfida ed il primo *Seapower Regional Symposium* del Mediterraneo e del Mar Nero si svolse nel novembre 1996 nella prestigiosa cornice dell'Arsenale di Venezia, dove di lì a due anni si sarebbe trasferito da Livorno l'Istituto di Guerra Marittima, ribattezzato nell'occasione Istituto di Studi Militari Marittimi. Nel 1996 parteciparono all'incontro 23 Paesi, con delegazioni ai massimi livelli, essendo le varie Marine Militari rappresentate dai Capi di Stato Maggiore o loro delegati.

Il simposio, a cadenza biennale, è giunto nell'ottobre 2022 alla sua XIII edizione (avendo dovuto annullarne una a causa della pandemia), ospitato sempre in vari ambienti dell'Arsenale, nel frattempo largamente restaurato in tutte le sue parti, crescendo enormemente per ampiezza di partecipazione e dei temi trattati, e assumendo una dimensione mondiale espressa dalla denominazione di *Trans-Regional Seapower Symposium*. A quest'ultima edizione, sul tema generale *A Blue Cluster Approach in the Ocean Decade*, hanno partecipato infatti le Marine di oltre 50 Stati di cinque continenti, quasi tutte rappresentate dai rispettivi capi di Stato Maggiore, a cominciare dalle maggiori: Stati Uniti, Regno Unito, Francia, Cina, Giappone. Un significativo elemento di continuità è stato la presenza ai lavori di quasi tutti i Capi di Stato Maggiore succedutisi dall'Ammiraglio Mariani in poi.

Dal 5 al 7 ottobre si sono svolte le sessioni plenarie, precedute e affiancate da incontri ristretti di gruppi particolari. Ad esempio, ADRION: iniziativa di cooperazione tra i Paesi che si affacciano sui mari Adriatico e Ionio: Albania, Croazia, Grecia, Italia, Montenegro e Slovenia. Il 5+5: iniziativa di cooperazione tra i Paesi delle sponde nord e sud del Mediterraneo centro-occidentale: Francia, Italia, Malta, Portogallo e Spagna, insieme a Algeria, Libia, Marocco, Mauritania e Tunisia. A bordo di nave *Vespucci*, si è tenuta la prima riunione quadrangolare tra i Capi delle marine alleate in grado di schierare un *Carrier Strike Group* (gruppo portaerei): per la Francia, l'Ammiraglio Pierre Vandier, per l'Italia l'Ammiraglio Enrico Credendino, per il Regno Unito l'Ammiraglio Sir Ben Key, per gli Stati Uniti l'Ammiraglio Michael M. Gilday. Sempre a bordo del *Vespucci* si è tenuto anche un incontro dei Comitati Scientifici (composti per lo più da accademici, tra i quali chi scrive) della *Rivista Marittima* e del *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare* con il Capo Reparto Pianificazione e Politica Marittima dello Stato Maggiore, Contrammiraglio Massimiliano Lauretti.

Un evento quindi non ristretto ai militari, avendovi partecipato anche attivamente diplomatici, esponenti del mondo accademico (per l'Università Cattolica del Sacro Cuore il Prof. Vittorio Emanuele Parsi ed il sottoscritto), di centri di ricerca, di riviste specializzate e del mondo industriale. In particolare *Leonardo* e *Fincantieri*, due eccellenze delle nostre imprese a livello

internazionale particolarmente legate alla cantieristica civile e militare ed alla produzione di sistemi d'arma, hanno portato il contributo della loro esperienza imprenditoriale ed hanno sostenuto finanziariamente l'evento.

Il Ministro della Difesa *pro tempore* Lorenzo Guerini ha aperto i lavori, seguito dall'Amm. Credendino, dall'Ambasciatore Sergio Sequi, Segretario Generale del MAECI, e da Josep Borrell, Alto rappresentante dell'Unione europea per gli affari esteri e la politica di sicurezza. I lavori plenari si sono poi articolati in tre sessioni, ciascuna introdotta da un breve intervento del Dott. Andrea Margelletti, Presidente del Centro Studi Internazionali, più una conclusiva, sui temi: *Protecting our Oceans, for a sustainable, resilient, and inclusive Blue Economy, Developing technology and capabilities in a competitive age, From Naval Power to Maritime Power: integrating efforts in a whole-of-nation multidimensional approach*. La sessione conclusiva ha visto il *Keynote Speech* del famoso politologo statunitense Edward Luttwak, che, oltre ad alcune considerazioni sulla guerra in Ucraina, si è soffermato sull'importanza della dimensione marittima delle relazioni internazionali.

Un evento, dunque, ricco e complesso, il cui *fil rouge* è stato appunto l'importanza della marittimità in tutti i suoi aspetti: strategico, economico, commerciale e ambientale, riaffermando «l'indiscussa centralità che la dimensione marittima continua a rivestire per la sicurezza e la prosperità globali», e superando una «*sea blindness*» purtroppo ancora piuttosto diffusa», come si è espresso l'Ammiraglio Credendino. Un esercizio di riflessione strategica e di *soft diplomacy* i cui risultati vanno al di là di quelli immediatamente percepibili ad un osservatore esterno, ma sono ben presenti agli addetti ai lavori. Il documento conclusivo dei lavori¹ ha tra l'altro sottolineato la rilevanza della dimensione subacquea e dei fondali marini, una dimensione a sé stante che si unisce alle altre quattro, mare, terra, aria e spazio, e che per la presenza di infrastrutture critiche, quali i corridoi per l'approvvigionamento energetico, per

¹ https://www.marina.difesa.it/media-cultura/Notiziario-online/Pagine/2022/0810_Concluso_Il_XIII_TransRegional_Sea%20Power_Symposium_di_Venezia_Dichiarazione_Finale_Congiunta_delle_Marine.aspx. Cfr. il fascicolo speciale P. Batacchi (a cura di), *13° Simposio di Venezia*, in abbinamento a «Rivista Italiana Difesa», n. 10, 2022. Gli atti completi saranno come sempre pubblicati in un supplemento della «Rivista Marittima».

la sua importanza quale fonte di cibo e, non da ultimo, per i cavi di trasmissione dati, richiederà una sempre maggiore valorizzazione ed attenzione, perché vitale per il benessere globale.

Potere marittimo e relazioni internazionali

Occorre ricordare che il concetto di potere marittimo è più ampio di quello di potere navale. Il potere marittimo di uno Stato è il risultato di una serie di fattori tra i quali il possesso di una flotta militare equilibrata è certo fondamentale, ma non sufficiente, se non accompagnato e sostenuto da altri: basi navali e porti, forte marina mercantile, sviluppo del commercio marittimo, equilibrio tra materie prime da trasformare e manufatti, industria cantieristica e programmi di ricerca tecnico-scientifica in campo navale, posizione geostrategica, carattere nazionale. La “marittimità” non è evidentemente solo il prodotto della posizione geografica e della conformazione fisica del territorio.

Si attribuisce a Oliver Cromwell la frase «*A man-of-war is the best ambassador*»², espressione di una diplomazia muscolare. Il dominio del mare è certo fattore di potenza, ma la cultura marinara si nutre di libertà³, cooperazione, solidarietà, apertura verso nuovi mondi (per cui il poeta Alexander Pope scrive «*and seas but join the regions they divide*»⁴), rispetto della forza della natura e del suo Creatore, «Signore del cielo e dell'abisso, cui obbediscono i venti e le onde»⁵.

La Storia delle relazioni internazionali in età moderna e contemporanea sarebbe poco illuminante per chi volesse studiarla senza prestare costante attenzione al potere marittimo⁶. Il passaggio stesso da una dimensione puramente europea ad una mondiale delle relazioni internazionali fu segnato dalla lotta tra i galeoni

² Tra i secoli XVI e XIX la marina britannica definiva *man-of-war* le navi più potenti con propulsione a vela.

³ «*Homme libre, toujours tu chériras la mer!*» (C. Baudelaire, *Les fleurs du mal*, XIV, *L'homme et la mer*).

⁴ A. Pope, *Windsor-Forest*, v. 398.

⁵ Così recita la preghiera del marinaio (G. Galuppini, *La preghiera del marinaio*, Roma, 1987).

⁶ Riprendo qui alcune considerazioni di M. de Leonardis, *ULTIMA RATIO REGUM. Forza militare e relazioni internazionali*, Milano, 2017², pp. 25-33.

spagnoli e le navi da corsa inglesi, che combatterono una battaglia dell'Atlantico, una guerra dei convogli, nella quale i legni della Regina Elisabetta I svolgevano il ruolo che quattro secoli dopo gli U-boote e le corazzate tascabili tedesche avrebbero svolto contro le flotte britannica e statunitense, che avevano assunto il ruolo di quella spagnola, anche se dal continente americano non portavano più oro e argento, ma armi, munizioni e derrate alimentari. Alla transizione dall'età moderna a quella contemporanea si vide la lotta tra un impero marittimo, quello britannico, ed un impero eminentemente continentale, quello francese, che pagò ad Aboukir ed a Trafalgar i danni inferti dalla rivoluzione alla marina, che aveva trovato proprio nell'ultimo Re, Luigi XVI, un sovrano fortemente interessato al suo sviluppo, convinto della lezione del Cardinale Richelieu che *«sans la mer on ne peut ni soutenir la guerre ni profiter de la paix»*.

Uno schema, quello dello scontro tra due schieramenti, l'uno dotato di un forte potere marittimo l'altro soprattutto continentale, destinato a ripetersi in forme diverse nella Prima e nella Seconda Guerra Mondiale e sempre con lo stesso esito, la vittoria del primo. Durante la Guerra Fredda, l'Unione Sovietica non si accontentò di raggiungere e forse superare la parità missilistica con gli Stati Uniti, ma, sotto l'impulso dell'ammiraglio Sergej Georgievič Gorškov, comandante dal 1956 al 1985 della Marina sovietica, mirò anche a ridurre la superiorità navale degli Stati Uniti, nella consapevolezza che senza una forte componente navale l'URSS non poteva essere una vera superpotenza e che, come egli ripeté più volte, la Marina era un mezzo particolarmente efficace per promuovere gli interessi sovietici in campo internazionale. Nell'edizione italiana dell'opera principale di Alfred T. Mahan pubblicata dall'Ufficio Storico della Marina Militare vi è una interessante e significativa mappa che reca questa didascalia: «Basi portuali e ancoraggi sovietici al tempo dell'ammiraglio Gorshkov lungo le stesse direttrici delle vecchie basi inglesi»⁷.

⁷ A.T. Mahan, *L'influenza del potere marittimo sulla storia (1660-1783)*, Roma, 1994, p. 21.

L'Italia e la marittimità: una potenzialità non pienamente sviluppata⁸

Uno dei nostri massimi navalisti ricorda che «il continente e le linee di traffico terrestri non sono mai stati sufficienti e idonei a soddisfare le esigenze italiane di esistenza. L'Italia ha vissuto e vive solo ed esclusivamente in funzione della libertà di movimento in mare», salvo poi affermare che «l'Italia manca di un'autentica tradizione navale e marittima»⁹. La nostra marittimità sarebbe insomma una potenzialità mai pienamente sviluppata. Il giudizio, forse influenzato dall'aver un modello ideale troppo ambizioso, quello della Gran Bretagna, mi pare troppo severo, e potrebbe comunque valere anche per la Francia, che per molti verso lo Stato unitario italiano ha assunto come pietra di paragone della sua politica militare, ed in particolare navale. Un giudizio analogo si ritrova però in un altro importante studioso¹⁰, per il quale «storicamente è sempre la linea continentalista a prevalere, per ragioni economiche e di potere (il Nord decide), anche se la sua ipotetica coerenza viene spesso messa a dura prova dall'ineliminabilità della componente insulare e mediterranea». Sul piano più specificamente militare poi, «la distanza intellettuale fra un ufficiale piemontese di Stato Maggiore e un ufficiale di vascello di origine centro-meridionale, è stata per decenni abissale, con l'effetto negativo di indurre una progressiva e forzata assimilazione culturale del secondo al primo, a tutto discapito dell'efficienza e dell'immaginazione di entrambe le Forze Armate». Ancora recentemente un illustre studioso italiano di geopolitica scrive che: «L'italica avversione alla strategia marittima, paradosso dei paradossi per la quasi isola che siamo, impedisce di cogliere la nostra dipendenza dal mare di casa, vitale

⁸ Il tema di questo paragrafo è trattato più ampiamente in M. de Leonardis, *La marittimità nella politica estera e militare dello Stato italiano*, "Rivista Marittima", gennaio 2015, pp. 10-18.

⁹ G. Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico. La Marina militare italiana dal fascismo alla Repubblica*, Milano, 1989, pp. 30-32. Analogamente Id., *La guerra italiana sul mare. La Marina tra vittoria e sconfitta. 1940-1943*, Milano, 2001, pp. 35-36.

¹⁰ C.M. Santoro, *La politica estera di una media potenza. L'Italia dall'unità ad oggi*, Bologna, 1991, pp. 64-65.

collettore degli scambi per questo paese senza quasi materie prime e orientato all'esportazione»¹¹.

La realtà storica è un po' più sfumata delle pur acute, ma talvolta rigide, categorie dei politologi e degli studiosi di geopolitica. Ricorda ad esempio il grande storico Federico Chabod, nella sua classica opera, purtroppo non portata a termine, che lo spostamento della capitale a Roma, alla lunga, avrebbe «dato importanza preminente a questioni, come quelle mediterranee, meno sentite nella valle padana». La conquista di Roma, oltre al ricordo dei Quiriti, «cominciava a influire sugli spiriti», con «la celebrazione delle glorie marinare dei Dandolo e dei Morosini», in chiave inizialmente «soprattutto di espansione commerciale»¹².

La Regia Marina italiana nacque di fatto con il decreto del 17 novembre 1860 che unificava le Marine sarda, borbonica, toscana e pontificia. Dal 18 marzo, nel Regno di Sardegna, il Ministero della Marina era stato scorporato da quello della Guerra, unito alla Presidenza del Consiglio e retto quindi dal Conte di Cavour, che già dall'ottobre 1850 era stato «ministro della marina, agricoltura e commercio», denominazione già di per sé significativa della dimensione economica e non solo militare della marittimità. Divenuto primo Ministro della Marina del Regno d'Italia il 17 marzo, Cavour dichiarava: «voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile. [...] Consacrerò tutte le mie forze e ciò che posso aver conquistato d'influenza parlamentare, affinché l'organizzazione della nostra Marina Militare risponda alle esigenze del Paese»¹³.

L'Italia unita ereditò importanti tradizioni marittime. Tuttavia «l'Italia unificata non riesce a moltiplicare la potenzialità ereditata dall'Italia divisa: anzi la sua politica estera si presenta come riduttiva rispetto alla somma degli interessi e delle influenze accumulati

¹¹ L. Caracciolo, *La pace è finita. Così ricomincia la storia in Europa*, Milano, 2022, p. 133.

¹² F. Chabod, *Storia della politica estera italiana dal 1870 al 1896*, Bari, 1971, vol. I, pp. 217, 301-2. La storiografia generalista sull'Italia unitaria trascura largamente le questioni militari e, se ne parla, lo fa soprattutto riguardo all'Esercito, per gli aspetti di politica interna.

¹³ <https://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/storia/la-nostra-storia/storianavale/Pagine/regia.aspx>.

dagli stati dissolti»¹⁴. Essi, sia pure più in un passato più lontano che recente avevano «perseguito una strategia di espansione globale, di carattere mercantile o religioso [...] con l'acquisto di Genova lo stato sardo eredita anche una dimensione marittima [...] Anche la Toscana dei Granduchi ha una sua proiezione marittima globale come retaggio del triangolo finanziario Firenze-Siviglia-Lione». «Il Regno d'Italia potrebbe usufruire di un patrimonio strategico rispettabile con interessi che vanno ben al di là dello spazio regionale in cui è collocato il paese, andando dall'Atlantico del sud al Mar Nero. Nel 1850 il 70% del cabotaggio del Bacino del Rio della Plata è esercitato dalla marineria ligure, mentre ad Odessa¹⁵, nel 1860, [...] le indicazioni stradali sono bilingui, in russo e in italiano».

I Savoia, i cui rami cadetti, prima i Carignano poi i Genova e infine soprattutto gli Aosta, furono destinati al servizio in Marina, e le cui più antica attenzione alla dimensione marittima è stata ben evidenziata da Ferdinando Sanfelice di Monteforte¹⁶, acquisita la Liguria dopo il Congresso di Vienna, avevano sviluppato, sotto la direzione dell'Ammiraglio Giorgio Andrea Agnès Des Geneys, la Marina Sarda, artefice della brillante impresa di Tripoli nel 1825 contro i pirati barbareschi e abituata a lunghe crociere fuori del Mediterraneo¹⁷. Due crociere oceaniche erano state compiute tra il 1844 e il 1846 anche dalla Marina borbonica, dotata di cantieri moderni e la prima ad adottare nel 1818 la propulsione a vapore, ma le cui potenzialità non vennero sfruttate per carenza di addestramento degli ufficiali e perché Ferdinando II, ritenendo le frontiere del Regno comunque sicure «tra l'acqua santa [lo Stato Pontificio] e l'acqua salata», adottò una politica di isolamento diplomatico. L'incompiuta amalgama tra le flotte Sarda e delle Due

¹⁴ L. Incisa di Camerana, *I presupposti di una nuova politica estera italiana*, «Relazioni Internazionali», marzo, 1993, p. 64.

¹⁵ Dove nel 1824 Giuseppe Garibaldi aveva compiuto il suo primo viaggio per mare sulla nave *Costanza*.

¹⁶ F. Sanfelice di Monteforte, *I Savoia e il mare*, Soveria Mannelli, 2009.

¹⁷ Cfr. M. de Leonardis, *Le Marine italiane preunitarie contro i pirati barbareschi. Le operazioni di contrasto delle Marine dei Regni di Sardegna e delle Due Sicilie all'inizio del secolo XIX*, «Rivista Marittima», ottobre, 2017, pp. 70-74; P. Rapalino, *Dalle Alpi all'alto mare. Il ruolo della Marina Militare italiana nella tutela degli interessi nazionali (1861-2013)*, Vicenza, 2014, pp. 24-26.

Sicilie causò la sconfitta di Lissa contro la Marina Imperiale austro-ungarica, erede della tradizione marinara della Serenissima¹⁸.

Il neonato Regno d'Italia finì per concentrare i suoi interessi geopolitici su due aree: il Mediterraneo e i Balcani, anche questi ultimi con una rilevante dimensione marittima, per la diversa morfologia delle due coste dell'Adriatico, sfavorevole all'Italia, così come lo era la frontiera terrestre con l'Impero d'Austria fissata dopo la guerra del 1866. I due poli della politica estera europea, dopo la guerra del 1870-71, erano Parigi e Berlino: la Gran Bretagna era amica ma distante e "splendidamente isolata", la Russia anch'essa lontana e protettrice degli slavi, l'Austria il "secolare nemico". L'Italia cercò di non schierarsi: «indipendenti sempre, ma isolati mai», aveva dichiarato il 26 marzo 1863 alla Camera il Ministro degli Esteri Emilio Visconti Venosta¹⁹. A quest'ultimo, nel 1871 il Generale Enrico Cialdini, in ambascieria straordinaria a Madrid presso Amedeo I, secondogenito di Vittorio Emanuele II, per poco Re di Spagna, aveva espresso l'opinione che «dopo l'abbassamento della potenza francese l'Italia deve aspirare alla supremazia diplomatica nel bacino del Mediterraneo»²⁰.

Negli anni '80 la Regia Marina occupava il terzo posto nella graduatoria mondiale, dopo Gran Bretagna e Francia, «mentre si assisteva al successo internazionale della cantieristica navale militare italiana con una straordinaria affluenza di commesse straniere nel nostro paese»²¹. Alla vigilia della Grande Guerra era scesa al settimo, per i progressi compiuti da Germania, Stati Uniti, Russia e Giappone e per la diminuzione degli stanziamenti negli anni '90. Fino alla Grande Guerra la Regia Marina svolse un'intensa attività di diplomazia navale per "mostrare la bandiera": crociere oceaniche

¹⁸ Si tramanda l'ordine in veneto, lingua di comando, che il Contrammiraglio Wilhelm von Tegetthoff avrebbe dato al timoniere Tommaso Penzo detto "Ociai" della *Erzherzog Ferdinand Max* per speronare la nave *Re d'Italia*: «Daghe dosso che la ciàpemo» (R. Coaloa, *Mediterraneo imperiale. Breve storia della Marina da guerra degli Asburgo 1866-1918*, Udine, 2013, p. 9).

¹⁹ In *Atti del Parlamento Italiano*, VIII legislatura, vol. IX, pag. 6054, col. I, consultabile all'indirizzo <http://storia.camera.it/lavori/regno-d-italia/leg-regno-VIII#nav>. La frase era peraltro allora riferita a Londra e Parigi.

²⁰ In Chabod, *op. cit.*, vol. II, p. 618.

²¹ E. Ferrante, *La politica delle costruzioni navali militari in Italia dall'Unità alla Grande Guerra*, in T. Fanfani (a cura di), *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci fra XV e XX secolo*, Napoli, 1993, p. 435.

che, tra il 1861 e il 1900 vi furono ben 12 viaggi di circumnavigazione del globo, una squadra navale operò nel Mar Rosso, una divisione navale in Estremo Oriente²². La spedizione contro i Boxer, alla quale partecipò da Tenente di Vascello il futuro Ammiraglio d'Armata e Ministro della Marina Giuseppe Sirianni²³, e la Guerra italo-turca videro le navi e i marinai giocare un ruolo cruciale. Per le azioni terrestri durante la Guerra di Libia, la Bandiera di guerra della Regia Marina meritò la sua prima Medaglia d'Oro al Valor Militare. Gabriele d'Annunzio definì le compagnie da sbarco della Regia Marina «i garibaldini del mare»²⁴. Per motivi di bilancio, nel 1878 era stato sciolto il Corpo Fanteria Real Marina, erede del battaglione Real Navi della Marina Sarda e del Reggimento Real Marina di quella delle Due Sicilie.

Sul Palazzo della civiltà italiana all'EUR in Roma figura una frase di Mussolini, che nel definire gli italiani richiama due elementi che rinviano direttamente alla marittimità: essi sarebbero infatti un popolo «di poeti, di artisti, di eroi, di santi, di pensatori, di scienziati, di navigatori, di trasmigratori»²⁵. Sempre Mussolini aveva dichiarato il 10 marzo 1929: «Bisogna ricordare che la Marina è, in tempo di pace, l'elemento che stabilisce la gerarchia degli Stati»²⁶. Lo iato tra retorica militarista e capacità di tradurla in fatti

²² Cfr. E. Stumpo, *Le campagne oceaniche della Regia Marina Italiana dall'unità al primo novecento*, "Mediterranea. Ricerche Storiche", a.VI, dicembre, 2009, pp. 543-564.

²³ Sirianni era comandante di un plotone sbarcato dalla Regia Nave *Calabria*, inserito nel contingente del britannico Ammiraglio Sir Edward Hobart Seymour, il secondo ad accorrere in difesa delle Legazioni. L'ambasciatore italiano a Pechino, il Marchese Giuseppe Salvago Raggi, così descrive il suo primo incontro con Sirianni, al quale comunque riserverà giudizi assai lusinghieri: «L'aspetto non era rassicurante e ritenni di aver a che fare con un qualche avventuriero unitosi alle truppe internazionali, certamente non poteva essere un ufficiale di marina!» (G. Salvago Raggi, *Ambasciatore del Re, Memorie di un diplomatico dell'Italia liberale*, Firenze, 2011, p. 174).

²⁴ *Laudi del cielo, del mare, della terra e degli eroi*, libro IV, *Merope*. Non si può parlar male di Garibaldi, ma se fossi un militare di carriera non considererei tale definizione lusinghiera.

²⁵ *Discorso del Duce in occasione dell'inizio della guerra d'Etiopia*, 2-10-35, in E. e D. Susmel (a cura di), *Opera omnia di B. Mussolini*, vol. XXVII, *Dall'inaugurazione della Provincia di Littoria alla proclamazione dell'Impero: 19 dicembre 1934-9 maggio 1936*, Firenze, 1959, pp. 158 e ss.

²⁶ In Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico ...*, cit., p. 252.

concreti fu però una delle caratteristiche del Duce, rilevabile anche in questo caso, alla luce della politica militare del Fascismo, che non è naturalmente possibile ricostruire in questa sede.

Persa con onore la guerra con la *Royal Navy* britannica, tra il 1943 ed il 1949 la Regia Marina (poi, dopo il passaggio alla Repubblica, la Marina Militare) e la posizione strategica dell'Italia nel Mediterraneo costituirono certamente i punti di forza per il ritorno dell'Italia sulla scena internazionale. Il trasferimento compatto, sia pure con perdite dolorose, della flotta da battaglia a Malta colpì favorevolmente Churchill, che sostenne la necessità di dare alla Regia Marina «la sua parte d'azione al nostro fianco»²⁷.

In meno di due anni dall'entrata in vigore del Trattato di pace l'Italia fu accolta come alleato dai vincitori. Tra le ragioni strategiche a favore dell'ammissione dell'Italia come membro originario dell'Alleanza Atlantica sottoposte il 2 marzo 1949 al Presidente americano Truman²⁸ spiccavano queste considerazioni: «Anche se è sottoposta alle limitazioni del Trattato di pace, l'Italia dispone della terza maggiore Marina dell'Europa Occidentale, [...] e di una delle principali flotte mercantili europee, con un surplus di marinai addestrati». «Le autorità militari statunitensi hanno ritenuto che «in termini di guerra terrestre in Europa Occidentale, l'Italia è strategicamente importante. In termini di guerra marittima, non vi è questione circa la sua cruciale potenzialità strategica rispetto al controllo del Mediterraneo». È di grande importanza negare al nemico l'uso dell'Italia come base per il dominio marittimo e aereo del Mediterraneo centrale [...]». Il riferimento alla flotta militare ed alla marina mercantile costituiva la novità di maggiore rilievo rispetto all'analogo elenco di ragioni per l'ammissione dell'Italia stilato nel dicembre 1949²⁹.

²⁷ *National Archives-Londra* [TNA], *Chiefs of Staff Minutes of Meetings* [CAB 79], 64, COS (43) 212th (O), 10-9-43; W. Churchill, *La Seconda guerra mondiale*, vol. V, *La morsa si stringe*, 1, *La campagna d'Italia*, Milano, 1967, p. 2426.

²⁸ Allegato al *Memorandum by the Secretary of State, 2-3-49*, in *Foreign Relations of the United States* [FRUS], 1949, vol. IV, *Western Europe*, U.S. Government Printing Office, Washington, 1975, pp. 142-145. Sul tema cfr. il mio *Il ruolo della Marina Militare nell'adesione dell'Italia alla NATO*, «Rivista Marittima», novembre, 2013, pp. 86-94.

²⁹ Allegato al *Report of the International Working Group to the Ambassadors' Committee, 24-12-1948*, in FRUS, 1948, vol. III, *Western Europe*, Washington, 1974, pp. 333-343.

Il fronte sud fu però a lungo considerato la «Cenerentola della NATO». Per l'Italia l'attenzione era fissata alla «soglia di Gorizia» e la Marina ne subì le conseguenze: la percentuale assegnatale nel bilancio della difesa scese nei primi anni '70 al 12%. In importanti convegni, due ammiragli italiani, che avevano ricoperto incarichi al vertice della Marina e della NATO, sottolinearono l'importanza, non pienamente compresa e sfruttata, della dimensione marittima dell'Alleanza Atlantica. Nel 1977 l'ex COMNAVSOUTH (Comandante delle forze navali del Sud Europa) Ammiraglio Franco Micali Baratelli osservava che «le partite che si giocano nel Medio Oriente finitimo al Mediterraneo e lungo la rotta del Capo, percorsa dai rifornimenti vitali per l'Europa, sono dunque estremamente importanti per il destino di essa. In sintesi, il potere navale sovietico applica la sua presenza ed influenza anche in zone dove la NATO non è in grado di reagire, in forma solidale e collettiva ad ogni situazione di pace, tensione e conflitto [...] Da un punto di vista puramente militare-operativo dovrebbe quindi procedersi ad una modifica del confine della NATO mediante la rimozione del “cancello” meridionale al 23° parallelo, in quanto sul mare non hanno ragione di esistere artificiose delimitazioni che sono in contrasto con il concetto della flessibilità d'impiego delle forze, essenza stessa del potere marittimo». Nella stessa linea di pensiero, tre anni dopo, l'ex Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio Ernesto Giuriati, traendo lo spunto dall'osservazione del Segretario Generale della NATO Joseph Luns che «il limite geografico dell'Alleanza Atlantica, non costituisce necessariamente una barriera intellettuale al di là della quale dovrebbe essere interdetto l'uso del senso comune», invitava «ad esaminare l'Alleanza atlantica e l'Unione Sovietica non su una carta geografica che comprenda l'Europa e la Russia europea ma su un planisfero; e a ricavarne tutte le possibili implicazioni», in primo luogo che «l'Urss ha tutte le caratteristiche tipiche di una potenza continentale», mentre «in contrapposto l'Alleanza atlantica ha tutte le caratteristiche di potenza marittima», di qui l'estrema importanza della «difesa delle linee di comunicazione» marittime»³⁰.

³⁰ F. Micali Baratelli, *La sicurezza del Mediterraneo e delle vie marittime occidentali ed i limiti dell'area atlantica*, in Aa. Vv., *L'Alleanza Atlantica e la difesa dell'Europa*, Roma, 1978, p. 113; E. Giuriati, *Strategia Nato e strategia globale*, in Aa. Vv., *Equilibri strategici e futuro della distensione*, Roma, 1982, pp. 28-29.

La globalizzazione enfatizza ulteriormente l'importanza della marittimità, che di per sé non conosce confini rigidi. Il supremo interesse nazionale è la sicurezza dei cittadini nel senso più ampio del termine: prima ancora di essere protetti da attacchi esterni essi devono poter conservare e migliorare il loro stile e livello di vita, avere cibo, combustibile per riscaldare le loro case, possibilità di espandere le attività economiche ed i commerci³¹. Il controllo dell'immigrazione clandestina via mare da un lato contribuisce alla sicurezza internazionale e interna, dall'altro risponde alle esigenze di solidarietà tipiche della gente di mare ed a valori profondamente radicati nella cultura politica italiana, che non sempre però sa inquadrarli in una visione realistica.

L'Italia, che dispone in Europa della 4^a flotta mercantile (l'11^a al mondo) e della 2^a flotta peschereccia, oltre ad essere dotata di una delle principali flotte di traghetti nel mondo, è il primo Paese europeo per quantità di merci importate via mare; la sua economia si fonda sulla capacità di importare via mare circa il 90% delle risorse primarie (l'80% del petrolio necessario per il fabbisogno interno) e di riesportarle, lavorate – sempre via mare – ben al di fuori della Regione mediterranea, un punto questo giustamente menzionato al n. 13 delle “linee guida” del Libro Bianco della Difesa³². L'occupazione del settore marittimo è in controtendenza e dà lavoro a mezzo milione di persone, direttamente o nell'indotto, generando oltre il 3% del PIL, con un moltiplicatore economico pari a 2,9 volte il capitale investito. Se pensiamo alle minacce alla sicurezza, quelle terrestri, finita la Guerra fredda, le frontiere marittime sono oggi le più esposte.

³¹ Nel 1914, il Presidente del Consiglio Antonio Salandra aveva detto che le scelte dell'Italia erano condizionate da «l'estensione delle nostre coste indifese e delle nostre grandi città esposte; il bisogno assoluto di rifornimenti per via di mare di cose essenziali alla economia nazionale e alla vita stessa, grano e carbone soprattutto» (A. Salandra, *La Neutralità italiana [1914]: ricordi e pensieri*, Milano, 1928, pp. 92-93).

³² Quasi il 45% dell'import/export nazionale avviene con il continente asiatico, seguono Europa e America con rispettivamente il 19,2% e il 19%, l'Africa con il 14% ed infine l'Oceania con il 2,8%; il traffico con la Cina, in particolare, supera i 30 miliardi di euro ed è ascrivibile per ben il 78% ai flussi in entrata nel nostro Paese, mentre gli Stati Uniti sono destinatari di un traffico complessivo di provenienza italiana di 20 miliardi di euro, pari a circa il 70% del totale.

Il Mediterraneo ha un rilievo assai importante non solo dal punto di vista strategico ma anche economico. Lo attraversano il 19% del traffico marittimo mondiale, con percentuali in costante progressione, il 30% dei flussi petroliferi, il 65% delle risorse energetiche di altro tipo, destinate ad alimentare il sistema produttivo nazionale ed europeo³³. «Il *cluster* marittimo, ovvero l'insieme delle attività associate con lo sfruttamento del mare o delle linee di comunicazione marittima (cantieristica e relativo indotto, attività nautiche e turistico-balneari, settore ittico) concorre per il 3% al PIL italiano, producendo un valore aggiunto da 44,4 miliardi di euro»³⁴.

Vi sono dunque molte ragioni per dare alla marittimità dell'Italia quella giusta preminenza che è spesso mancata nelle politiche estera, di difesa ed economica dello Stato unitario italiano. L'istituzione nel governo Meloni del Ministero senza portafoglio per la Protezione civile e le Politiche del Mare è un modesto segnale nella giusta direzione. Un "ministero del mare" era stata una richiesta avanzata proprio durante il Simposio.

Diffondere la marittimità

Iniziative come il *Trans-Regional Seapower Symposium* sono più che mai di rilevante importanza a livello internazionale e nazionale. Dal primo punto di vista accrescono il prestigio della Marina Militare italiana e la sua capacità di azione, dal secondo puntano ad "educare" i *decision makers* e coloro che formano l'opinione pubblica. Difficilmente si potranno raggiungere ampi strati della popolazione, per la maggioranza della quale il mare è solo luogo privilegiato di villeggiatura. Non aiuta la grande (!) stampa, singolarmente latitante sui temi strategici e militari. Si può però ragionevolmente ritenere che insistere sui temi trattati nel Simposio di Venezia sia doveroso e utile ad una migliore definizione degli interessi nazionali.

³³ Stato Maggiore della Marina, *Marina Militare – Linee di indirizzo strategico 2019-2034*, "Rivista Marittima", 2019, p. 16.

³⁴ Ivi, p. 17. Dati più ampi sulla economia del mare (*Blue Economy*) italiana in M. Bressan, *Il mare come risorsa: Ambiente e Blue Economy*, in 13° Simposio di Venezia, cit., pp. 12-19.

finito di stampare
nel mese di febbraio 2023
presso la LITOGRAFIA SOLARI
Peschiera Borromeo (MI)
su materiali e tecnologia ecocompatibili

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: 979-12-5535-081-1 / ISBN edizione digitale: 979-12-5535-082-8
ISSN: 2532-5302 / ISSN edizione digitale: 2532-5310

I *Quaderni di Scienze Politiche*, la cui pubblicazione è iniziata nel 2011 sotto la denominazione di *Quaderni del Dipartimento di Scienze Politiche*, si ispirano ad una tradizione scientifica interdisciplinare orientata allo studio dei fenomeni politici nelle loro espressioni istituzionali e organizzative a livello internazionale e, in un'ottica comparatistica, anche all'interno agli Stati. Essi sono promossi dal Dipartimento di Scienze Politiche dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, costituito nel 1983 e interprete fedele della tradizione dell'Ateneo.

Il fondatore dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, Padre Agostino Gemelli, affermava nel 1942 che diritto, storia e politica costituiscono «un tripode» sul quale si fondano le Facoltà di Scienze Politiche, delle quali difendeva l'identità e la funzione. Circa vent'anni dopo, Francesco Vito, successore del fondatore nel Rettorato e già Preside della Facoltà di Scienze Politiche, scriveva: «Noi rimaniamo fedeli alla tradizione scientifica secondo la quale l'indagine del fenomeno politico non può essere esaurita senza residui da una sola disciplina scientifica. Concorrono alla comprensione della politica gli studi storici, quelli filosofici, quelli giuridici, quelli socio-economici». Per Gianfranco Miglio, Preside per trent'anni della Facoltà di Scienze Politiche dell'Università Cattolica e per otto anche Docente di Storia dei Trattati e Politica Internazionale, la storia è il laboratorio privilegiato della ricerca politologica.

Publicati sia a stampa sia *online* sul sito internet www.quaderniscienzepolitiche.it, i *Quaderni* ospitano articoli soggetti a *Peer Review*.

ORBEM PRUDENTER INVESTIGARE ET VERACITER AGNOSCERE

In copertina: Martin Waldseemüller (1470 ca.-post 1522), *Mappa della terra*, 1507. Edito a Saint-Die, Lorena, attualmente alla Staatsbibliothek di Berlino - Foto: Ruth Schacht. Map Division. © 2019. 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.



euro 15,00