



MARZO 2020

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

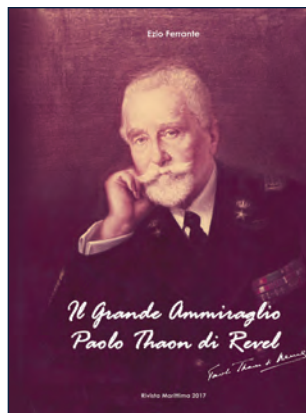
Naval Diplomacy ieri e oggi

Pier Paolo Ramoino



SPEP. IN ABB. POSTALE - D.L. 353/03 (CONV. IN L. ART. 1 COMMA 1 N°46 DEL 27/02/04) - PERIODICO MENSILE 6,00 €





Abbonamenti 2020

L'ABBONAMENTO ANNUALE
ALLA RIVISTA MARITTIMA
COMPRENDE 11 NUMERI MENSILI E
I NOSTRI SUPPLEMENTI

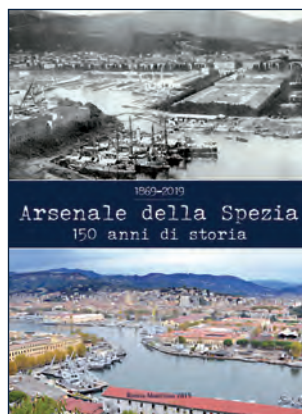
RIVISTA MARITTIMA

ABBONAMENTO ORDINARIO € 30
NUMERI ARRETRATI € 6 + spese di spedizione
PAGAMENTO CON BOLLETTINO POSTALE
C/C 001028881603 intestato a DIFESA SERVIZI SPA
PAGAMENTO CON BONIFICO BANCARIO
IBAN IT26G0760103200001028881603
BIC/SWIFT BPPIITRRXXX

Causale: Abbonamento Rivista Marittima
Oltre all'indirizzo dell'abbonato, inviare
il codice fiscale e una copia della ricevuta
tramite email, fax o posta ordinaria



MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868



IL SUPPLEMENTO PER GLI ABBONATI



**Guerra e Pace
nel pensiero
contemporaneo**
di Renato Ferraro

QUESTO MESE
CON LA RIVISTA MARITTIMA

PRIMO PIANO

6 Amerigo Vespucci, Ambasciatore d'Italia

Paolo Casardi



16 Diplomazia, cerimoniale e comunicazione

Giovanni Maria Veltroni

22 Naval Diplomacy ieri e oggi

Pier Paolo Ramoino

28 Come cambia lo status quo degli spazi marittimi mediterranei

Fabio Caffio

38 Guerra economica e diplomazia

Massimo Franchi

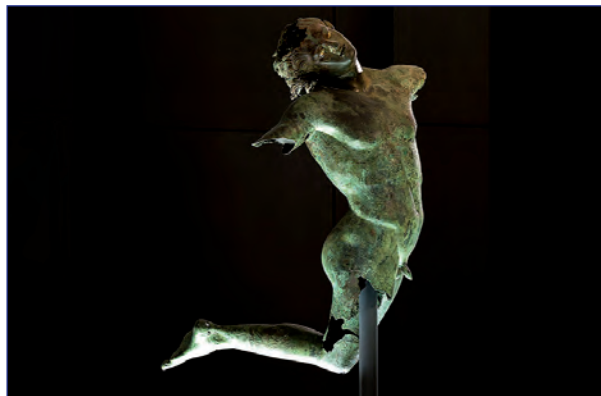
44 La Diplomazia Navale nella strategia di sicurezza marittima europea

Paola Giorgia Ascani

SAGGISTICA E DOCUMENTAZIONE

60 Un Satiro danzante nel Canale di Sicilia

Maria Grazia Bajoni



68 Sistemi di misura del tempo nella Città Eterna

Giuseppe Piazza

STORIA E CULTURA MILITARE

76 Diplomazia Navale in un'epoca conflittuale: il caso italiano (1919-1940)

Fabio De Ninno



RUBRICHE

83 Focus diplomatico

92 Osservatorio internazionale

101 Marine militari

116 Che cosa scrivono gli altri

121 Recensioni e segnalazioni

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

PROPRIETARIO ED EDITORE



MINISTERO
DELLA DIFESA

UFFICIO PUBBLICA INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE

DIREZIONE E REDAZIONE

Via Taormina, 4 - 00135 Roma
Tel. +39 06 36807248-54
Fax +39 06 36807249

rivistamarittima@marina.difesa.it

www.marina.difesa.it/media-cultura/editoria/marivista/Pagine/Rivista_Home.aspx

DIRETTORE RESPONSABILE

Capitano di vascello Daniele Sapienza

CAPO REDATTORE

Capitano di fregata Diego Serrani

REDAZIONE

Danilo Ceccarelli Morolli
Raffaella Angelino
Giorgio Carosella
Gianlorenzo Pesola
Tel. + 39 06 36807254

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Riccardo Gonizzi
Gaetano Lanzo

UFFICIO ABBONAMENTI E SERVIZIO CLIENTI

Carmelo Sciortino
Giovanni Bontade

Tel. + 39 06 36807251/12
rivista.abbonamenti@marina.difesa.it

SEGRETERIA AMMINISTRATIVA

Tel. + 39 06 36807257

Codice fiscale: 80234970582
Partita IVA: 02135411003

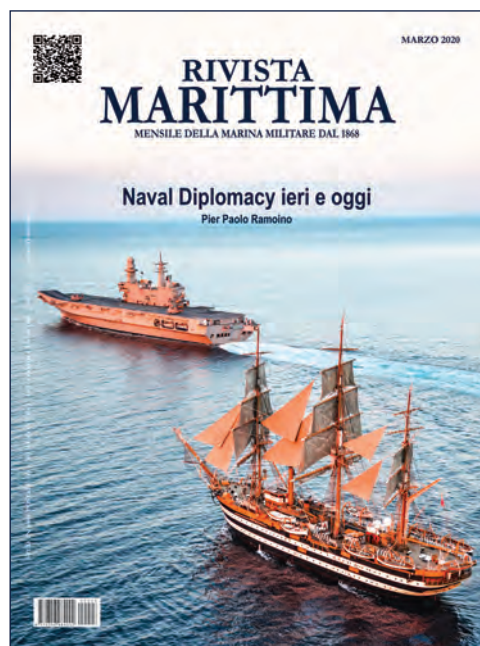
REGISTRAZIONE TRIBUNALE CIVILE DI ROMA

N. 267 - 31 luglio 1948

FOTOLITO E STAMPA

STR PRESS Srl
Piazza Cola di Rienzo, 85
00192 Roma

Tel. + 39 06 36004142
Fax +39 06 36790123
info@esstr.it



IN COPERTINA: Nave *AMERIGO VESPUCCI* assieme a nave *CAVOUR*, da sempre impegnate nelle attività di «Naval Diplomacy».

MARZO 2020 - anno CLIII

HANNO COLLABORATO:

Ambasciatore Paolo Casardi
Ministro plen. (a.r.) Giovanni Maria Veltroni
Contrammiraglio (ris) Pier Paolo Ramoino
Ammiraglio Ispettore (ris) Fabio Caffio
Dottor Massimo Franchi
Dottoressa Paola Giorgia Ascani
Professoressa Maria Grazia Bajoni
Professor Giuseppe Piazza
Professor Fabio De Ninno
Ambasciatore Maurizio Melani,
Circolo di Studi Diplomatici
Dottor Enrico Magnani
Contrammiraglio (ris) Michele Cosentino
Contrammiraglio (ris) Ezio Ferrante
Ammiraglio Ispettore Capo (ca) Renato Ferraro
Dottor Enrico Cernuschi
Capitano di Fregata Gianlorenzo Capano
Dottoressa Gea Salvatori

Editoriale

La *Diplomazia Navale nel XXI secolo* è il tema di questo numero della *Rivista Marittima*. Si tratta di un argomento importante e quanto mai attuale, ma di non facile definizione in quanto esula da rigidi (e improbabili) schemi dottrinari. Nessuno mette, infatti, in discussione il «Secolo Blu» o, se si preferisce, il «Blue Century» che stiamo vivendo. Come ha sottolineato il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare: «la forte accentuazione della dimensione geopolitica del mare» è un dato di fatto e di enorme rilevanza. Per cui l'asse portante della globalizzazione è la marcata connotazione marittima del nostro tempo e, specularmente, assistiamo, non a caso, proprio a un diffuso rafforzamento dello strumento navale e subacqueo di tutte le Marine mondiali. La libertà di transito e la sicurezza delle SLOCs, ovvero delle Sea Line of Communications, sono la posta in gioco. La competizione geopolitica (e, pertanto, geoeconomica) tra il Pacifico e l'Atlantico (cui si sta aggiungendo un Artico sempre meno ingombro di ghiacci) ha a sua volta confermato, una volta di più, la centralità del Mediterraneo «Allargato». Dato questo quadro, qual è, pertanto, il significato della *Diplomazia Navale*?

La strategia navale cosiddetta «classica» individua, all'interno dell'esercizio del «Potere Marittimo», il ruolo diplomatico esercitato dalle Marine attraverso due precise attività: il «Mostrare Bandiera» e/o la *Diplomazia delle Cannoniere* («Gunboat Diplomacy»). Entrambi sono compiti propri delle Marine, che si aggiungono a quelli della difesa del territorio e delle rispettive risorse nazionali (ruolo giuridico) deputati a tutti gli strumenti navali e ai compiti di «Sea Control», di «Power Projection Ashore» e di «Sea Denial» (ruolo prettamente militare).

Lo scopo delle pagine che seguono, opera di esperti e autorevoli autori, è quello di fornire un giro d'orizzonte della *Diplomazia Navale* del XXI secolo calato nella realtà odierna. In questa sede è peraltro utile ricordare per sommi capi quella che è la lunga rotta della *Diplomazia Navale*. «Mostrare Bandiera» è sempre stato considerato uno dei compiti permanenti delle navi della Marina Militare. Già nel 1865, a meno di 4 anni dalla proclamazione del Regno d'Italia, la pirocorvetta *Magenta* veniva inviata come nave stazionaria al Rio della Plata, in Sud America, per poi compiere, al comando del Capitano di Vascello (nonché Ministro plenipotenziario italiano) Vittorio Arminjon, il primo giro del mondo di una Regia Nave. La missione era chiara: promuovere e sostenere l'immagine e la realtà del nuovo Stato unitario monarchico, stabilire relazioni diplomatiche e commerciali con i grandi imperi dell'Estremo Oriente e compiere rilevazioni scientifiche e naturalistiche. Da allora, la storia dei viaggi di circumnavigazione del globo a opera delle navi da guerra italiane si è rinnovata per ben 25 volte e sarebbe continuata proprio in questo mese di marzo con nave *Vespucci*, giustamente definita una «Floating Embassy», che avrebbe dovuto intraprendere il ventiseiesimo giro del mondo all'insegna del nostro tricolore. Come noto, lo stato di emergenza «COVID-19» ha imposto una, speriamo tem-

SEGUE A PAGINA 4



poranea, sospensione di tale programma. Quando l'attuale situazione d'emergenza sanitaria avrà termine e il Paese si risolleverà, nave Vespucci rappresenterà la prima avanguardia della rinascita per contribuire a rilanciare l'immagine nazionale portando nel mondo i nostri valori e l'eccellenza italiana.

Tornando alla Diplomazia Navale, il Diritto Internazionale Marittimo riconosce alle navi da guerra il «privilegio» di «Mostrare Bandiera» dovunque nel mondo in qualità di parte integrante del territorio della nazione di appartenenza e a testimonianza della volontà dello Stato. Una nave da guerra rappresenta, inoltre, da sempre, la più avanzata espressione della capacità tecnologica, industriale ed economica del popolo che l'ha progettata e realizzata e il suo equipaggio è lo specchio fedele della cultura e della civiltà del Paese. «Mostrare Bandiera» è, quindi, sinonimo di una precisa volontà politica e strategica che, nello specifico caso di nave Vespucci nel corso della prevista campagna navale intorno al mondo intitolata — non a caso — «L'Italia a vele spiegate», intendeva significare volontà di amicizia e collaborazione, desiderio di reciproca conoscenza e di scambi nel nome del nostro «Sistema Paese» e della cultura italiana.

Pertanto «Mostrare Bandiera» in tempo di pace, quale attività essenziale della Diplomazia Navale, abbraccia una vasta casistica di impiego delle unità da guerra e spazia dalla possibilità di ospitare, quale parte del territorio dello Stato, incontri diplomatici o, ancora, di agire, con la necessaria discrezione, da «piattaforma neutrale» in caso di contrasti tra Paesi terzi. Inoltre, nel caso di unità di nuova costruzione, il «Mostrare Bandiera» all'estero rappresenta un'eccellente occasione per promuovere i migliori prodotti dell'industria nazionale. Molteplici sono state, invero, le visite che le nuovissime unità di linea della Marina Militare hanno effettuato nel mondo a supporto del «Made in Italy». «Mostrare Bandiera» è un atto estremamente significativo anche nel malaugurato caso di calamità. Per esempio, l'invio della portaerei Cavour ad Haiti dopo il disastroso terremoto che colpì quell'isola, nel 2010, fu una testimonianza inequivocabile della solidarietà internazionale e quindi della civiltà del nostro popolo. Possiamo anche citare le operazioni di polizia marittima e di repressione della pirateria, esse pure segno tangibile di una precisa volontà politica di libertà nostra e altrui su tutti i mari. Tali operazioni hanno nomi ormai noti: EUNAVFOR-MED Operazione SOPHIA; EUNAVFOR-SOMALIA Operazione ATALANTA; OPERATION NATO SEA GUARDIAN e così via senza tralasciare l'attività delle navi «stazionarie» come nello Stretto di Tiran (Coastal Patrol Unit-CPU dell'MFO Multinational Force Observer) e più recentemente le attività di «Capacity Building» a favore della Guardia Costiera libica con la presenza di una nostra unità nel porto di Tripoli per svolgere attività formativa e addestrativa.

Infine, non possiamo non ricordare come l'Italia, dopo un lungo periodo di assenza, è tornata dal 2017 a «Mostrare Bandiera» in Artico conducendo con nave Alliance campagne navali di ricerca scientifica per studiare i parametri geofisici marini e climatici nell'ambito dell'Operazione High North 2017-2019 (attività coordinata e condotta dall'Istituto Idrografico della Marina, con la partecipazione dei diversi Enti di ricerca nazionale e interna).

Quanto alla «Gunboat Diplomacy», essa è definita dal diplomatico britannico, Sir James Cable, in un proprio volume dallo stesso titolo come: «L'impiego o la minaccia d'impiego di forze navali per assicurarsi un vantaggio politico o negarlo all'avversario senza provocare un vero e proprio conflitto». Oggi è di moda liquidare con l'etichetta di imperialista una simile politica, tipica del XIX secolo. Ma è un fatto che parecchie guerre, locali o generali, furono evitate grazie a un intelligente impiego, a questo titolo, delle navi da guerra. Una conferma in più dei limiti del «politicalmente corretto», tanto più che questa medesima esigenza, naturalmente rivista e contestualizzata in relazione ai moderni scenari, sottintende quel concetto di «deterrenza convenzionale» assicurato dalle navi da guerra che ha fortemente contribuito a 75 anni di pace intercontinentale. Per concludere, la deterrenza convenzionale assicurata dalle navi da guerra è semplicemente uno strumento prezioso, efficiente e sensibile nelle mani dei Governi. Volendo sintetizzare e quindi concludere queste righe di «premessa», si potrà certamente convenire nell'asserire che la Diplomazia Navale sia manifestazione visibile e sensibile del Potere Marittimo ma anche della geopolitica degli Stati.

DANIELE SAPIENZA

Direttore della Rivista Marittima



SULL'ONDA DELLA SOLIDARIETÀ

La Marina Militare sostiene
la Fondazione Francesca Rava - NPH Italia Onlus.



AMERIGO VESPUCCI

Ambasciatore d'Italia


Paolo Casardi (*)

Mentre mi appresto a consegnare l'articolo al Direttore della Rivista Marittima, mi avvertono della decisione cautelare di rinviare il viaggio attorno al mondo dell'Amerigo Vespucci per causa dell'allerta coronavirus in tutto il mondo e dei suggerimenti formulati in proposito dal Governo e dalle autorità sanitarie.

Abbiamo tuttavia convenuto di pubblicare lo scritto, che intende analizzare la predetta crociera sotto il profilo dell'esercizio di Diplomazia Navale attorno al globo e dell'esecuzione di compiti, molto diversi tra loro, al servizio degli interessi nazionali e della promozione del sistema Paese. I contenuti dell'articolo serviranno come analisi preventiva e incentivo al futuro compimento del viaggio dell'Amerigo Vespucci, quale simbolo della ripresa italiana e omaggio dello Stato Maggiore alla Nave per il compimento del 90° anno di età!

(*) Diplomatico di carriera, presta servizio a Roma, Parigi, Maputo, Londra, Bruxelles, New York e Santiago. Percorre tutti i rami dell'attività diplomatica bilaterale e multilaterale, prendendo poi posto in Consiglio di Amministrazione della Farnesina con l'incarico di Ispettore Generale del Ministero e degli Uffici all'estero. Lasciato il servizio attivo, è cooptato come socio del Circolo di Studi Diplomatici, ove viene eletto Co-Presidente, svolgendo in quel quadro e fuori, attività di ricerca e attività accademica in materia di relazioni internazionali. È autore di articoli e saggi su riviste specializzate e pubblicazioni. È consigliere scientifico della Marina Militare per l'area umanistica.





Il caratteristico «saluto alla voce» dell'equipaggio di nave **VESPUCCI** schierato sulle alberate.

Dicono confidenzialmente in molti, in Italia e all'estero, che l'*Amerigo Vespucci*, vascello in servizio permanente effettivo nella Marina Militare italiana dal 1931, sia il miglior Ambasciatore d'Italia che si conosca, nonostante l'età: i diplomatici vanno in pensione a sessantacinque anni e lui ne compie ottantanove. Gli Ambasciatori da parte loro non se la prendono a male, anzi, sono i primi a sostenere questa tesi. Ma come mai, proprio un vascello a vela con motore ausiliario, sia pur il più grande e più bello esistente oggi nel mondo e inoltre, da sempre, invidiata nave scuola degli allievi ufficiali della Marina italiana, viene considerato un carismatico Ambasciatore e perché anche i diplomatici lo annoverano tra i loro colleghi di più alto rango? Vediamo di comprenderne i motivi.

Diciamo subito, per gli appassionati di araldica, che anche nave *Vespucci*, come accadeva un tempo nella Carriera Diplomatica, è di origine nobile. Il progetto utilizzato per la sua costruzione, ultimata nel 1931, è infatti nientedimeno che quello del «Monarca», riferito al primo vascello che la Real Marina del Regno delle Due Sicilie aveva realizzato nel cantiere navale di Castellammare di Stabia nel 1850, in onore dell'allora sovrano Ferdinando II (1).

Si dice inoltre che i grandi Ambasciatori abbiano una mentalità da «prima donna», cioè un ego particolarmente sviluppato, che a volte può risultare utile, specie durante i negoziati internazionali più lunghi ed estenuanti. L'ego è derivato dall'esigenza funzionale di rendersi protagonista in ogni situazione in cui i nostri interessi vengano minacciati all'estero, ai fini della loro tutela e promozione. Ebbene, anche il *Vespucci* ha un ego sviluppato: dal momento della sua costruzione, insieme al compianto gemello *Cristoforo Colombo* (2), il nostro Vascello è rimasto e lo sarà forse per sempre, la più grande e la più maestosa nave a vela esistente, conosciuta e ammirata in tutto il mondo. Nessuno infatti potrebbe ottenere maggiori risultati di immagine per l'Italia più dell'*Amerigo Vespucci* in arrivo presso un porto straniero con l'equipaggio e gli allievi dell'Accademia a riva, mentre dall'alto dell'imponente alberatura raccolgono le vele o procedono al «saluto alla voce».



Le FREMM della Marina Militare svolgono, tra le altre, missioni di diplomazia navale. Nella foto le unità *RIZZO* e *ALPINO* in missione.

L'effetto che produce nel pubblico è quello di una forte emozione, se non di irresistibile commozione. Inoltre, gli invitati e il pubblico in visita a bordo, intuiscono dall'attitudine a un tempo solerte e responsabile dei giovani dell'Accademia, l'esistenza un sistema di forti valori condivisi tra gli allievi e i loro superiori. Tale ultimo aspetto che si manifesta in un quadro di perfetta e serena disciplina, contribuisce in modo significativo all'ammirazione spontanea che già di per sé suscita la nave. I ricevimenti serali sul ponte del veliero nella buona stagione, quando improvvisamente partono i fischi del nostromo per l'ammaina Bandiera e tutti gli uomini e le donne in divisa si irrigidiscono sull'attenti nel posto dove si trovano, inclusi i camerieri che cessano di parlare e di servire per la durata della breve, ma intensa cerimonia che si

svolge a poppa, fanno capire agli invitati che questo rito si riferisce a qualcosa di più alto e importante di qualunque ricevimento in atto, si tratta infatti del saluto alla Bandiera e ai valori che esprime. Ho assistito più volte personalmente alla sorpresa, nella predetta circostanza, degli ospiti meno preparati sugli usi e costumi della gente di mare, che però, dopo un primo momento di perplessità, si mostrano contenti di avere imparato una cosa nuova e grati di essere stati coinvolti da uno dei momenti importanti della vita di bordo. Gli Ambasciatori d'Italia cui sia capitata la visita del *Vespucci* nel corso del loro accreditamento in un dato posto, sanno bene di cosa stiamo parlando e in che modo la presenza della nave abbia facilitato la loro opera di promozione del sistema Paese all'estero.

Certo anche lo stesso nome, molto ben scelto, con-

tribuisce alla creazione di questa immagine di marcata eccellenza: *Amerigo Vespucci*, marinaio e imprenditore fiorentino, che ha riconosciuto con la sua nave e il suo equipaggio le coste di gran parte del continente americano, con particolare riferimento all'America latina. Si tratta del solo uomo al mondo e anche del solo navigatore che abbia dato il suo nome a un intero continente. Quando il mio collega spagnolo in Cile, Antonio Martinez di Villareal, si sforzava di far capire a noi Ambasciatori europei la sua naturale posizione, sotto vari aspetti privilegiata, in quanto rappresentante della corona spagnola in un Paese della America latina, io gli risposi: «*caro Antonio, in realtà non c'è nulla di spagnolo nelle parole America latina. America, si sa, viene da Amerigo l'esploratore italiano e il Lazio è la regione dove sono nato io, mica tu!*». Gli feci poi capire che stavo scherzando, ma non del tutto. I colleghi europei comunque apprezzarono la battuta con molte risate di approvazione in quanto è noto che gli esploratori italiani furono preminenti nella scoperta del continente, come ben evidenziato dal Museo Nazionale Marittimo di Greenwich, in Gran Bretagna.

Il Vespucci quale alfiere della diplomazia navale

Le missioni di diplomazia navale sono oggi comunemente svolte da numerose unità navali. Basti pensare, solo come esempio, alle otto fregate FREMM, finora entrate in servizio, le quali tutte sono sollecitamente partite in missioni di diplomazia navale di vario tipo e durata, prima ancora della loro definitiva assegnazione alla Squadra Navale. Tutte queste missioni sono state svolte, come sappiamo, con grande successo. Tuttavia, il *Vespucci* rimanda inevitabilmente la nostra fantasia alle prime missioni attorno al mondo della neo-costituita Regia Marina italiana, già negli anni Sessanta dell'ottocento. La missione del *Vespucci*, che partirà nella seconda metà di Marzo per contribuire brillantemente alla rappresentanza italiana ai Giochi Olimpici di Tokio nei prossimi mesi di luglio e Agosto, ricorderà lo straordinario viaggio intorno al mondo, compiuto dalla corvetta *Magenta* negli anni 1866/68, la quale si illustrò con numerosi compiti di diplomazia navale, in particolare in Cina e

Giappone, dove il Comandante, Capitano di Fregata Vittorio Arminjon, firmò rispettivamente i due primi trattati commerciali tra i predetti Paesi e l'Italia. Se avesse dovuto farlo in quel tempo il nostro Ministro degli Esteri, o addirittura il Presidente del Consiglio, sarebbe stato necessario prevedere un viaggio di quasi un anno e al loro ritorno in Patria avrebbero probabilmente trovato un nuovo Governo. Da qui l'importanza fondamentale della diplomazia navale a quei tempi in cui la navigazione veniva ancora fatta prevalentemente a vela, grazie alla quale tuttavia, in condizioni di vento favorevoli la nave poteva raggiungere (come succede ancora oggi al *Vespucci*) velocità superiori che non con il motore ausiliario.

Il Regno d'Italia vide quindi un impiego delle proprie navi militari in missioni di diplomazia navale di vario tipo, ma con una frequenza ancora saltuaria, mentre dopo la Seconda guerra mondiale, con l'avvio, grazie all'Organizzazione delle Nazioni Unite, delle missioni di pace e soprattutto dell'intensificarsi delle relazioni internazionali nel quadro della globalizzazione, la diplomazia navale è diventata per le Marine maggiori un compito praticamente permanente, di cui i pianificatori delle costruzioni navali devono ormai tenere conto, così come gli estensori del bilancio della difesa. Nonostante però che la diplomazia navale sia divenuto un esercizio costante per una Marina Militare come la nostra, a vocazione fortemente internazionale, la missione attorno al mondo del *Vespucci*, in occasione delle prossime Olimpiadi, rimane un qualcosa di assolutamente straordinario, perché al di là di un mandato importante ma volutamente generico, come quello di rappresentare l'Italia alle Olimpiadi di Tokio, comprende un'impressionante numero di compiti molto specifici, militari e civili.

Tali compiti rendono perfettamente l'idea di come la Marina, al di là della sua vocazione primaria di difendere l'Italia sul mare e di contribuire altresì come operatore di pace alle missioni dell'ONU o di altre Organizzazioni internazionali, abbia una parte fondamentale nella promozione del Sistema Paese e come il *Vespucci* costituisca in questo senso l'unità navale più poliedrica e maggiormente adatta a quest'ultimo scopo.

L'organizzazione

Un viaggio attorno al mondo, attraverso quattro continenti, che dura un anno e mezzo, articolato in più di trenta tappe che toccano tanti Stati, tra cui una dozzina dei Paesi più avanzati del mondo, comporta evidentemente un'organizzazione particolare. Al di là dei rifornimenti di «routine», che comprendono le riserve alimentari e il carburante, si presenteranno molte altre esigenze, che vanno dai pezzi di rispetto per una navigazione di così lungo corso a luoghi e tempi per i necessari lavori di manutenzione a nave cantierizzata, alla predisposizione e monitoraggio degli allestimenti e della condotta degli eventuali eventi in collaborazione con la Farnesina e le Ambasciate e i Consolati presenti nelle tappe toccate dalla nave. Inoltre vanno coinvolgendosi nell'organizzazione generale anche altre Amministrazioni e Istituzioni varie, pubbliche e private, italiane e straniere, le quali tutte sono partecipi dell'intenso programma del *Vespucci*, che si andrà man mano delineando durante l'anno e mezzo di periplo del globo.

Il «*focal point*» a Roma sarà costituito dallo Stato Maggiore della Marina mentre all'estero, oltre alla costante assistenza, fornita in ogni momento del viaggio dallo Stato Maggiore, dalla Farnesina e dalla rete delle nostre strutture diplomatiche lungo la rotta del *Vespucci*, agirà anche un piccolo *team* di coordinamento viaggiante per proprio conto per via aerea, composto da un ristrettissimo nucleo di ufficiali di Marina, che rispettivamente si occuperanno dell'assistenza e monitoraggio ravvicinato per ogni tappa del viaggio, coadiuvati da quella figura classica della diplomazia navale, rappresentata dagli «addetti navali» o in loro mancanza gli «addetti per la difesa».

Questi potranno agire, tenendo anche presente che al di là dell'esecuzione dei programmi stabiliti, il *Vespucci* imbarca quattrocento uomini e donne i quali a ogni tappa avranno anche delle esigenze organizzative loro proprie, come la turnazione degli allievi dell'Accademia e di parti successive dell'equipaggio con altre specialità della Marina e anche di altre Forze Armate, nonché con personale civile come i docenti o gli esperti collegati con gli eventi previsti o con gli esperimenti scientifici programmati, cosa



che ricorda in parte la composizione dell'equipaggio e degli invitati dei famosi viaggi attorno al globo del Capitano di Vascello James Cook verso la fine del 1700, o di Charles Darwin nel 1800. Si tratta di un lavoro molto complesso, che riguarda anche la sicurezza della navigazione, per la quale si è deciso di



Nave CAVOUR durante la missione europea denominata «Sophia», prima operazione militare di sicurezza marittima europea.

chiedere la cooperazione delle Marine militari straniere che si succedevano lungo il percorso, invece della più costosa soluzione di far accompagnare il *Vespucci* da una delle nostre navi di Squadra.

Le attività

L'*Amerigo Vespucci* svolgerà vari compiti di diplomazia navale, ai fini dell'approfondimento dell'amicizia e la cooperazione con le Marine e le altre Forze Armate dei Paesi visitati attraverso programmi comuni, o imbarcando per un periodo di formazione allievi dei Paesi ASEAN, o attraverso i contatti che ci potranno essere tra il Comandante e i Rappresentanti degli Stati che verranno visitati durante il percorso, o quando ancora il *Vespucci* agirà come Ambasciatore dell'UNICEF. Inoltre, come sopra accennato, durante l'alternarsi tra la navigazione e le soste in porto, il *Vespucci* verrà utilizzato come piattaforma per le

varie iniziative a sostegno dell'interesse nazionale o per le manifestazioni di «soft power» che si riterranno opportune, Paese per Paese e di cui possiamo già dare un'idea qui di seguito. Anche questa potrebbe «latu sensu» essere considerata diplomazia navale, ma ovviamente la Marina condivide la gestione di questi

aspetti assieme alle Istituzioni e i vari attori che convergono per l'occasione lungo il percorso della nave.

Eventi di tipo politico

Qualora si volesse far coincidere la sosta in porto del *Vespucci* con la visita di esponenti politici italiani, anche ai più alti livelli come il Ministro degli Affari Esteri o il Presidente del Consiglio, o addirittura il Capo dello Stato, i colloqui di carattere politico o di qualunque altro genere con le autorità locali, potrebbero, su invito italiano, tenersi a bordo della nave. L'occasione offrirebbe la possibilità di affrontare argomenti, anche di notevole delicatezza, con il conforto di trovarsi su territorio nazionale (il diritto internazionale tutela l'immunità delle navi militari all'estero più ancora di quella delle Ambasciate), con la sicurezza che può garantire una nostra unità navale e con l'arma segreta di un'ospitalità italiana raffinata cui contribuirebbero brillantemente il Comandante, l'equipaggio e gli allievi e allieve dell'Accademia Navale di Livorno, la cui immediata empatia con i visitatori a bordo crea un'atmosfera (irripetibile in una struttura burocratica di terra) che facilita la reciproca stima e fiducia. Come già dimostrato tante volte in passato, nelle località visitate dal *Vespucci*, l'impatto emotivo provocato da questo tipo di nave può contribuire agli sforzi diplomatici da parte italiana di pervenire a buoni risultati nei colloqui con la controparte locale.

Qualora il Governo locale non giudichi opportuno di tenere i colloqui esclusivamente sulla nave italiana e pretenda che questi si tengano in una struttura governativa a terra, si potrebbe ottenere da parte nostra un proseguimento dei contatti a bordo, o quantomeno un ricevimento di restituzione sul *Vespucci*, nel corso del quale non mancherebbe l'occasione, ove necessario, di riprendere l'esame delle questioni in discussione.

Eventi di tipo economico-commerciale

È una frequente eventualità cui le nostre navi, *Vespucci* incluso, si sottopongono durante i loro viaggi all'estero. Tra le varie possibilità che tale esercizio offre, la più adatta al *Vespucci* è quella di offrirsi come



Dal 2007, il *VESPUCCI* (qui ritratto in una foto storica con la gemella *COLOMBO* in primo piano) è stato nominato Ambasciatore dell'UNICEF e, recentemente, anche l'UNESCO ne sta valutando la nomina.

piattaforma, nel quadro della promozione del sistema Paese, per la valorizzazione di un settore del nostro sistema economico. In questo caso si cerca di utilizzare al meglio le sinergie che si sviluppano tra la nave e gli attori del settore interessato, le differenti Ambasciate d'Italia e le controparti locali. Si può trattare di eventi che si svolgono sia in Ambasciata che a bordo con divisione delle responsabilità, per esempio una mostra dedicata, con proiezioni di audiovisivi in Ambasciata e ricevimento a bordo, o viceversa.

Eventi di tipo culturale

Questa è normalmente la più gradita e spettacolare delle operazioni di «soft power» che la Marina ita-

liana può offrire eventualmente in cooperazione con le Istituzioni del settore, italiane e locali. La nave può ospitare concerti, e varie altre forme d'arte italiana, tra cui esposizioni, o eventi per lanciare speciali iniziative, anche in collaborazione con il Paese ospite. L'*Amerigo Vespucci* come Ambasciatore della cultura italiana all'estero, è un ruolo che si addice perfettamente alla nave e che è stato già praticato durante viaggi precedenti.

Eventi per la protezione dell'ambiente

La Marina è in prima linea a sostegno delle politiche nazionali per l'ambiente e per la cura e la conservazione del mare in generale e del Mediterraneo

in particolare. Si tratta ormai di una esigenza vitale che è entrata per sempre nella programmazione annuale e a lungo termine della Forza Armata e il *Vespucci* ospiterà a bordo durante le soste e nel corso di uscite in mare apposite, una serie di scienziati italiani e internazionali che compiranno in collaborazione con il CNR e altre istituzioni e università, degli specifici esperimenti. La Marina, in questa scia, sta anche lanciando una nuova classe di Pattugliatori d'altura, specialmente predisposti per un limitato impatto ambientale, sia nella fase di esercizio, che in quella di dismissione.

Eventi a carattere sportivo

L'*Amerigo Vespucci* è ovviamente la nave ideale per accogliere eventi legati allo sport insieme ai Rappresentanti dello sport italiano, a partire dallo stesso Ministro di Governo responsabile. Per le Olimpiadi, il *Vespucci*, oltre a mandare una Rappresentanza degli Allievi e Allieve dell'Accademia a quanti più giochi possibili, nei pochi giorni di permanenza a Tokio, potrà offrire la nave per gli eventi collegati ed eventualmente anche per eventuali incontri tecnici. Potrà inoltre essere presente sui campi di regata olimpici e partecipare, anche nelle altre tappe, a manifestazioni sportive organizzate per il suo passaggio in un dato porto.

Diplomazia navale i cui criteri vengano decisi in seno a entità non statuali

Ci riferiamo qui alle Organizzazioni internazionali. Alcune di esse hanno proposto alla discussione degli Stati membri, temi di diplomazia navale, o comunque fortemente connessi con il mare, dalle quali sono uscite importanti conseguenze operative, che tanto prestigio hanno portato alla nostra Marina, come le operazioni di pace dell'ONU o dell'UE, le operazioni della NATO, la «*Maritime European Strategy*» dell'UE, le direttive dell'EMSA, l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima, o dell'IMO, Organizzazione Marittima Internazionale ecc., vedi per tutti l'esempio di «*Sophia*» (dal nome di una bambina nata sulla fregata tedesca *Schleswig Holstein*, dopo il salvataggio della madre) ufficialmente

denominata *European Union Naval Force Mediterranean*. Essa ha costituito la prima operazione militare di sicurezza marittima europea che abbia operato nel Mediterraneo occidentale ed era stata posta sotto comando italiano.

Anche in questo tipo molto innovativo di diplomazia navale, che ha solo una sessantina di anni, ma che si è molto sviluppata negli ultimi trenta, il nostro Vascello si è già illustrato. Infatti dal 2007, il *Vespucci* è stato nominato Ambasciatore dell'UNICEF, l'Agenzia delle Nazioni Unite per l'infanzia e da poco tempo anche l'UNESCO, l'Agenzia dell'ONU per la cultura, sta valutando la nomina per il *Vespucci* di Ambasciatore dell'UNESCO nel quadro del lancio del progetto: «*Decade of Ocean Science for Sustainable Development*», che ha l'obiettivo principale di sostenere le azioni tese a invertire il declino della salute degli oceani, puntando su un loro sviluppo ecosostenibile.

Il Simposio

La novità più significativa tra i nuovi impieghi della diplomazia navale del nostro secolo, è la possibilità di essere esercitata da parte delle autorità centrali della Marina, tramite un dialogo vasto e approfondito su temi prioritari, con molte Nazioni simultaneamente, o addirittura a livello mondiale, come avviene nel caso di un Simposio. Tra gli esempi più significativi di questo nuovo corso, abbiamo il Simposio organizzato ogni due anni dal 1969 a Newport, negli Stati Uniti, che prende il nome di «*International Sea-power Symposium*», organizzato dal Naval War College.

Lo scopo è quello di garantire un luogo e un'occasione per consentire ai Capi delle Marine militari del mondo di discutere le comuni sfide che l'utilizzo del mare presenta oggi, nonché le opportunità esistenti per rafforzare la cooperazione internazionale in materia di sicurezza marittima. Il Simposio di Venezia, avviato con frequenza biennale dal 1996, e organizzato dalla nostra Marina con l'aiuto di alcuni importanti sponsor nella prestigiosa cornice dell'arsenale della Repubblica Veneta, ha le stesse motivazioni di Newport, anche se dirette soprattutto alle

aree facenti parte del cosiddetto «Mediterraneo Alargato» e si può definire uno dei più importanti esercizi italiani di «*preventive diplomacy*» oltre che di diplomazia navale. Anche nel caso del Simposio, l'*Amerigo Vespucci*, opportunamente ormeggiato vicino all'arsenale, non ha mancato di svolgere i propri compiti di Ambasciatore navale, organizzando a bordo vari incontri diversi e a «geometria variabile» rispetto alla riunione plenaria che si svolgeva in arsenale, nella famosa antica «sala degli squadronieri». A bordo è stato anche organizzato il grande ricevimento di saluto alle delegazioni, con oltre cinquecento invitati.

Conclusione

In conclusione, come sopra ampiamente dimostrato, il *curriculum vitae* di nave *Vespucci*, quale Ambasciatore d'Italia, è superiore alle aspettative. Il Ministro degli Affari Esteri e della cooperazione internazionale può ben considerarlo idealmente tra i suoi migliori collaboratori.


Questo superbo vascello a vela ed elica, già di per sé a cavallo di due epoche diverse, rappresenta da un lato la trasversalità nei secoli della professione del mare, cui la globalizzazione attribuisce sempre maggiore importanza, ma anche la capacità di restare assolutamente indispensabile come nave, anche nell'epoca super tecnologica del digitale e dell'alta velocità, grazie alle sue insostituibili doti formative e in funzione del suo straordinario successo quale Ambasciatore itinerante d'Italia. I risultati ottenuti nelle differenti missioni navali nelle quali si cimenta, lo rendono, sempre di più, un prezioso strumento non solo per la Marina Militare, ma anche per la politica estera italiana, evidenziando una volta di più le esigenze di stretto coordinamento esistenti oggi, molto più che nel passato, tra Ministero della Difesa e Ministero degli Esteri. Quest'ultimo ha sentito l'esigenza, al pari dei Paesi più avanzati in cui la

ricchezza nazionale si basa largamente sul commercio internazionale, di costituire presso la Direzione degli Affari Politici, un ufficio di coordinamento delle questioni navali e marittime internazionali, presso il quale la Marina ha distaccato un ufficiale di Stato Maggiore e un ufficiale delle Capitanerie di Porto.

Il periplo del mondo di nave *Vespucci* verrà seguito in particolare da questo ufficio, in sinergia per quanto riguarda gli Affari Esteri, con la Direzione Generale per la promozione del sistema Paese.

Mi si consenta infine di sottolineare tra tutte le potenziali doti della nave di cui abbiamo parlato, la sua funzione primaria di formidabile formatore di uomini e donne alla vita sul mare.

L'Italia è infatti fortunata ad avere uno strumento formativo come l'*Amerigo Vespucci*, al servizio della propria Marina Militare, e non solo. Le principali aziende italiane del settore Difesa, ma anche di quello elettronico e meccanico sviluppatesi nel dopoguerra sono state create principalmente da uomini provenienti dalle forze armate e dalla Marina in particolare, dopo l'esodo creatosi funzionalmente al termine del conflitto. Le capacità di *management* di questi uomini, oltre alle rispettive doti intellettuali, hanno avuto il primo battesimo sull'*Amerigo Vespucci* e il loro affinamento durante i primi anni di carriera a bordo delle unità navali.

È questo un altro grande tesoro che la Marina conserva nei secoli, se pensiamo che ben prima della nascita della grande industria nazionale, cioè ai tempi della Marina romana repubblicana, venivano impiegati criteri di condotta degli uomini non dissimili da quelli che si studiano oggi. Occuparsi della «promozione del sistema Paese» significa anche trasmettere questi criteri che già abbiamo visto affermarsi con successo anche al di fuori della Forza Armata, a una più vasta parte della società civile, che non potrebbe che beneficiarne. 

NOTE

(1) I Mille di Garibaldi, giunti a Napoli nel 1860, avevano tentato di sabotarlo, ma il giovane ufficiale napoletano Guglielmo Acton, che già aveva tentato di contrastare lo sbarco dei Mille a Marsala al comando della corvetta *Partenope*, ne impedì il danneggiamento. Acton, al termine delle ostilità, passò nella neo-costituita Regia Marina italiana e nel 1870 diventò Capo di Stato Maggiore e Ministro della Marina. Anche il «Monarca» fu poi integrato nella Regia Marina col nome di *Re Galantuomo*, ispirato alla figura di Vittorio Emanuele II. La Regia Marina, ottanta anni dopo, aveva voluto giustamente intitolare i due nuovi velieri gemelli, destinati fin da subito alle funzioni di «scuola di mare», non più a due sovrani della dinastia regnante, ma a due grandi marinai ed esploratori: Amerigo Vespucci e Cristoforo Colombo.

(2) Incluso nel gruppo di navi da cedere ai sensi del trattato di pace del 1947 ed entrato a far parte della Marina sovietica, fu poi utilizzato per trasportare carbone.



NAVIGA IN SICUREZZA USA SOLO PUBBLICAZIONI UFFICIALI DELLO STATO

L'Istituto Idrografico della Marina, con sede a Genova dal 1872, è l'ente del ministero della Difesa responsabile del servizio idrografico nazionale. Organo cartografico dello Stato, assicura la produzione e l'aggiornamento della documentazione nautica ufficiale. A tale scopo, effettua rilievi sistematici dei mari e delle coste italiane, che si estendono su oltre 550.000 kmq con uno sviluppo costiero di circa 7.800 km. I dati raccolti vengono utilizzati

per la costruzione di carte, in formato tradizionale ed elettronico, e per la redazione di pubblicazioni nautiche necessarie per la sicurezza della navigazione.

Da sempre attivo nello studio e nella valorizzazione dell'ambiente marino, l'IIM collabora con primari centri di ricerca e università e partecipa a gruppi di lavoro nazionali e intergovernativi in ambito sia idrografico che oceanografico.

SCEGLI E ACQUISTA CON UN CLIC

Trova l'elenco completo della documentazione nautica edita dall'Istituto Idrografico della Marina sul *Catalogo generale delle Carte e delle Pubblicazioni Nautiche* e acquista tutto quello che ti serve per la sicurezza in mare su

iim.shopfactory.com

Se superi i 50 euro,
la spedizione è gratuita su tutto il territorio nazionale!





DIPLOMAZIA CERIMONIALE e COMUNICAZIONE

Il valore aggiunto della cortesia nelle relazioni internazionali

Giovanni Maria Veltroni (*)



Interno del Palazzo del Quirinale, uno dei luoghi in cui diplomazia, cerimoniale e comunicazione si dispiegano (Fonte: it.wikipedia.org).

In una conferenza dedicata al barocco in Italia, il Prof. Claudio Strinati, storico dell'arte di chiara fama, esordì dicendo: «*Il barocco è come il Jazz; tutti lo conoscono, ma nessuno sa definirlo*».

Così è per la diplomazia. È intuibile cosa sia e a cosa serva, ma una definizione univoca è quanto mai ardua. È una constatazione che può apparire sconcertante se si considera che l'attività diplomatica affonda le radici nella notte dei tempi ed esiste, pertanto, da che gruppi di uomini si organizzarono in comunità più o meno socialmente strutturate. Ancor più stravagante appare se riferita alla storia del nostro Paese, considerando che la moderna diplomazia nasce proprio in Italia nel XV-XVI secolo. Basti pensare che la prima missione permanente accertata fu quella che Francesco Sforza, Duca di Milano, istituì a Genova nel 1455. Basti pensare alle relazioni degli Ambasciatori veneti al Senato della Serenissima. Esse costituiscono ancora oggi non soltanto una piacevolissima lettura e una inestimabile fonte storica, ma testimoniano altresì dell'acume di quei diplomatici, capaci di compenetrarsi mirabilmente nel tessuto politico, economico, sociale e culturale del Paese di accreditamento e di coglierne il senso degli eventi.

Non è che non esistano definizioni, anche autorevoli, del termine *diplomazia*.

(*) *Ministro Plenipotenziario (a.r.). Nato a Roma il 4 gennaio 1943. Laureato in Scienze Politiche presso l'Università «La Sapienza» di Roma. Diploma di perfezionamento della lingua francese rilasciato dall'Università di Grenoble. Dopo un'esperienza di alcuni anni nella carriera amministrativa del Ministero degli Affari Esteri, nel 1978, a seguito di concorso pubblico, entra in carriera diplomatica. All'estero ha svolto la propria attività presso le Ambasciate d'Italia in Siria, in Algeria e presso la Santa Sede e in Svizzera ha diretto gli Uffici Consolari di San Gallo e Zurigo. È stato collocato a riposo per raggiunti limiti d'età il 31 dicembre 2009. Per la qualità del servizio svolto è stato proposto per l'attribuzione del titolo onorifico di Ambasciatore. Per i servizi resi alla Santa Sede è membro della Famiglia Laica Pontificia ed è stato annoverato fra gli Addetti di Anticamera di Sua Santità. La Segreteria di Stato vaticana gli ha conferito l'onorificenza di Comendatore dell'Ordine di S. Gregorio Magno. Nel 2011, benché già in pensione, è stato chiamato dal Cerimoniale Diplomatico della Repubblica a collaborare alla cura e al coordinamento degli aspetti protocollari connessi alle celebrazioni ufficiali per il 150° anniversario dell'Unità d'Italia e all'accoglienza e assistenza delle Delegazioni ufficiali partecipanti alla cerimonia di beatificazione di Giovanni Paolo II. Per la qualità del servizio reso in tali occasioni è stato insignito dell'onorificenza di Grande Ufficiale OMRI. Dal 2013 al 2014 è stato Consigliere Diplomatico del Ministro della Salute, Beatrice Lorenzin. È inserito nell'Albo Docenti della Scuola Nazionale di Amministrazione presso la quale è periodicamente chiamato a tenere lezioni di Cerimoniale Diplomatico e Internazionale.*

È che esse, nella loro a volte pedante verbosità, denunciano una chiara estraneità dei loro autori al mondo della diplomazia.

Una mia definizione, condivisa peraltro da non pochi colleghi italiani e stranieri è che la «*diplomazia è soprattutto comunicazione*», cioè la capacità di entrare in empatia (l'uomo è un animale empatico!) con l'interlocutore. Non necessariamente si devono condividere tutti i pensieri e gli stati d'animo di un'altra persona, ma se vogliamo essere ascoltati e a nostra volta capiti e, quindi, accettati, dobbiamo sforzarci di metterci «nei suoi panni», di, come si dice, entrare in relazione. In questo senso, in diplomazia, l'empatia instaura, se non proprio un rapporto di fiducia, senz'altro un utile terreno di dialogo e di rispetto. Un diplomatico che non comunica, che sfugge la vita di relazione è veramente *imago mortis*. Convenzionalmente si distinguono tre tipi di comunicazione: *orale, corporea e scritta*. Io ve ne ho sempre aggiunta un'altra, la *comunicazione muta*, che è poi quella maggiormente utilizzata da coloro che svolgono attività di cerimoniale.

Fra cerimonialisti non occorrono molte parole; in determinate situazioni, per prassi consolidata e per antica tradizione, si adottano regole e consuetudini che costituiscono non solo un mezzo di comunicazione, ma anche un codice comportamentale che gli «addetti ai lavori», quale che sia la loro nazionalità, conoscono, applicano a loro volta e, soprattutto, decifrano senza difficoltà. La comunicazione è un mezzo per raggiungere un fine. In diplomazia il fine è il conseguimento di un'intesa. La conseguenza lapalissiana è che senza una buona comunicazione non si raggiunge una buona intesa e che se la comunica-

zione è cattiva non ci sarà intesa o, se ci sarà, sarà cattiva e di breve durata.

Da questa premessa è facile intendere allora come in diplomazia i termini *ipocrisia* e *cinismo* acquistano una valenza non negativa, una loro ragion d'essere, perché servono a raggiungere un fine, sono cioè validissimi e spesso indispensabili strumenti di comunicazione. Chi negozia, chi cerca un terreno d'intesa non può prescindere aprioristicamente dall'utilizzo di questi due strumenti. Relativamente

all'ipocrisia (l'*hypocritès* nell'antica Grecia era l'attore, colui che simulava) se serve a portare a buon fine un negoziato, a raggiungere cioè una buona intesa, non ha in sé nulla di negativo o di deprecabile. Personalmente — e non solo per deformazione professionale — ho sempre diffidato degli «anti-ipocriti»; e ciò per due motivi: perché non sempre (o forse quasi mai) la sincerità raggiunge il fine che si prefigge, ma anche perché gli anti-ipocriti negano l'evidenza che anche la nostra vita è un ininterrotto negoziato e, quindi, un'ininterrotta ipocrisia. Si negozia con la consorte, con i figli, con i commercianti, con i collaboratori, ecc. E sempre con

il fine di raggiungere la migliore intesa possibile. Insomma, anche senza rendercene conto, siamo tutti... diplomatici!

Riguardo poi al cinismo (la corrente filosofica greca che predicava, tra le altre cose, il distacco dalle passioni e dalle emozioni), il diplomatico non cede in effetti a questi sentimenti, non perché non li abbia, ma più semplicemente perché nel suo mestiere non servono; anzi possono essere un freno, un ostacolo o una deviazione all'azione diplomatica e, quindi, in ultima analisi, a una corretta ed efficace comunicazione.



Francesco Sforza Duca di Milano, ritratto da Bonifacio Bembo, 1460 circa (Fonte: it.wikipedia.org).

Il diplomatico nel suo lavoro non giudica, non condanna e non assolve. Osserva tutto a ciglio asciutto, riferisce alle autorità di Governo fornendo utili elementi di conoscenza dei fatti osservati e prospetta, eventualmente, utili linee d'azione al riguardo.

Questo è sì cinismo, ma è il cinismo del Machiavelli che, si badi bene, non predicava il male, ma più semplicemente non lo escludeva se il fine era la salvaguardia dello Stato e, quindi, un fine socialmente valido («*Non partirsi dal bene potendo, ma saper intrare nel male necessitato*», *Il Principe*, Cap. XVIII). Ed è anche e ancor più l'adesione al principio machiavelliano della «*realtà effettuale*», cioè all'esistente, all'«*hic et nunc*», unico terreno sul quale si può e si deve agire.

Di questo rifiuto della *politica ideale* in favore della *politica praticabile* in una determinata situazione (*rebus sic stantibus*) furono grandi e indiscussi interpreti, in tempi a noi più vicini, Cavour e Bismarck. D'altra parte cos'è la *realpolitik* bismarckiana se non la *realtà effettuale* di Machiavelli? A queste due caratteristiche professionali (l'ipocrisia e il cinismo nel loro significato non negativo) il buon diplomatico ne associa

una terza: la *forma*. I diplomatici sono in assoluto dei formalisti. Non di forma fine a sé stessa qui si tratta, ma di forma *involutro* della sostanza. Di forma cioè che avvolge la sostanza e la rende gradevole o, quanto meno, accettabile. In questa prospettiva, anche la forma si configura in diplomazia come un formidabile, efficacissimo (e quindi irrinunciabile) mezzo di comunicazione.

Appurato, quindi, che *diplomazia* è anzitutto *comunicazione* e che quest'ultima si esplica essenzialmente attraverso la *forma*, non resta altro da

esplorare attraverso quali mezzi la comunicazione raggiunge i suoi obiettivi. Principalmente attraverso il *veicolo* del *Cerimoniale*. Nell'opinione comune si tende a confondere il Cerimoniale con il Galateo. Non è così. Certo sono entrambi espressione di buona educazione, ma si applicano in contesti diversi.

Il Galateo si rivolge in particolare alla persona come individuo che interagisce con altri individui. Detta cioè norme di comportamento e di *bon ton* negli ambienti socialmente qualificati. Il Cerimoniale

è invece l'insieme delle regole che disciplinano la rappresentanza formale delle istituzioni pubbliche. Certo il Cerimoniale non prescinde dal Galateo, dall'adozione cioè delle regole di buona educazione, ma le conseguenze che derivano dalla loro non corretta applicazione sono, s'intende agevolmente, differenti.

Scrivo al riguardo il mio amico Massimo Sgrelli, accreditatissimo cerimonialista, per oltre un ventennio a capo del Cerimoniale della Presidenza del Consiglio dei Ministri: «*Non vi sono regole scritte compiute in materia di Cerimoniale e nondimeno la violazione dei suoi principi comporta sempre gravi, o al-*

meno spiacevoli, conseguenze». Il Cerimoniale è dunque il mezzo indispensabile per stringere, mantenere e possibilmente consolidare buone relazioni e per raggiungere più agevolmente determinati obiettivi di rilievo nazionale o internazionale. I primi sono demandati al Dipartimento del Cerimoniale di Stato che ha sede presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri; i secondi sono curati dal Cerimoniale Diplomatico della Repubblica che è un Servizio del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale. Di tutte le ragioni che



Camillo Benso Conte di Cavour ritratto da Antonio Ciseri, olio su tela, 1859 (Fonte: it.wikipedia.org).

hanno originato le regole del Cerimoniale e ne hanno costituito i fondamenti (ragioni estetiche, mistiche, politiche, economiche, di comunicazione, di igiene, ecc.) a me piace sottolineare quelle *etico-morali*.

Un aspetto del Cerimoniale da molti (ma non dagli «addetti ai lavori») ritenuto non pertinente. Mi riferisco cioè al valore morale della cortesia che, per un cerimonialista che si rispetti, è il primo per importanza. Le regole che disciplinano il Galateo e il Cerimoniale sono innanzi tutto manifestazioni di *rispetto del prossimo*, regole tese cioè a non offenderne la sensibilità e le aspettative. In questo senso, dunque, il Cerimoniale è anche *ufficio di civiltà*.

Occorrono secoli a creare un ordine civile basato sul rispetto del prossimo e su un intreccio di buone relazioni tra singoli e tra Stati. Bastano pochi mesi o poche settimane di disattenzione di tali regole per distruggere quest'ordine. Queste regole, ricorda ancora il Prof. Sgrelli «*servono a creare un linguaggio e un codice di comportamento formali comuni, idonei a comunicare correttamente l'atteggiamento e il pensiero dell'attore*» sia esso un individuo, un ente o uno Stato. Il Cerimoniale, pertanto, facilita le relazioni rendendole reciprocamente intellegibili.

Riassumendo: se il Cerimoniale in ultima analisi è niente altro che buona educazione, non ci resta che chiederci, per chiudere il cerchio, cos'è la buona educazione o, per meglio dire, *in cosa consiste la buona educazione*. In tre regolette comportamentali molto semplici: *discrezione, autocontrollo e*

misura. Tre regolette che «viaggiano» sempre assieme. Disgiunte perdono molto della loro efficacia.

Il Cerimoniale è discrezione. La discrezione è l'arte di non apparire. Nel momento in cui si vede non è più opera di specialisti e, anzi, spesso scivola nel *kitsch* o nel ridicolo. Non esiste, insomma, una buona educazione chiassosa, pacchiana o anche semplicemente appariscente. *Il Cerimoniale è autocontrollo*. La capacità, cioè, di non evidenziare, anzi di dissimulare il proprio disappunto o la propria disapprovazione per qualcosa che non vada nel senso giusto. Un vero cerimonialista non esaspera, non rende plateale una situazione di per sé già critica. Ci sarà tempo e modo di tornare sull'argomento e di affrontarlo in maniera anche decisa (ma mai grintosa o grossolana) acchè non si ripetano in futuro gli stessi spiacevoli inconvenienti. *Lo stile non prescinde mai dalla forma*.

Il Cerimoniale, infine, è misura. Misura nel parlare, nel vestire, nel muoversi, nel relazionarsi, nell'esporre le proprie opinioni e nell'accogliere o meno quelle degli altri, ecc. E se vogliamo chiudere con un paradosso, anche *misura nella misura*. Tutto ciò che è eccessivo risulta stucchevole e a volte controproducente.

L'astuto e accortissimo Talleyrand amava ripetere ai suoi diplomatici: «*Messieurs, surtout pas trop de zèle!*» a significare appunto che un eccesso di zelo può spesso nuocere all'affermazione di una causa per quanto buona e giusta essa sia. ⚓



Otto von Bismarck in un dipinto del 1894 (Fonte: it.wikipedia.org).



Charles-Maurice de Talleyrand-Périgord in un ritratto del 1808 (Fonte: it.wikipedia.org).



MARINA MILITARE

Ufficio Storico della Marina Militare

Da oltre cento anni al servizio della storia

PER GLI ABBONATI DELLA RIVISTA MARITTIMA VERRANNO APPLICATI PREZZI RIDOTTI



Acquista i volumi dell'Ufficio Storico della Marina Militare

[http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/Pagine/](http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/Pagine/CatalogopubblicazioniUfficioStorico.aspx)

[CatalogopubblicazioniUfficioStorico.aspx](http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/Pagine/CatalogopubblicazioniUfficioStorico.aspx)

06 36807240 – 06 36807220 – ufficiostorico.vendite@marina.difesa.it



NAVAL DIPLOMACY ieri e oggi

Pier Paolo Ramoino (*)

Alla ricerca di una definizione

Nell'attuale situazione geostrategica internazionale la «diplomazia delle cannoniere», così criticata nell'ultimo cinquantennio per le sue connotazioni imperialistiche, sta riacquistando una sua ragione di essere e viene legittimamente a far parte dei compiti essenziali delle Marine militari. Questa particolare forma di diplomazia è tornata a essere nelle mani dei governanti una accettabile possibilità per risolvere situazioni politiche ingarbugliate e proteggere i propri interessi nazionali in aree lontane accessibili solo da Navi da Guerra. Se per essere politicamente corretti l'espressione *gunboat diplomacy* è oggi trasformata quasi sempre in *naval diplomacy* gli elementi di fondo di tale attività marittima non sono di fatti cambiati.

Pur non volendo eccedere in considerazioni esclusivamente teoriche non possiamo esimerci dal definire la diplomazia delle cannoniere quale «l'impiego o la minaccia d'impiego di forze navali per assicurarsi un vantaggio politico o negarlo all'avversario senza provocare un vero e proprio conflitto».

(*) *Contrammiraglio in riserva, è Vice Presidente del Centro Universitario di Studi Strategici e Internazionali dell'Università di Firenze, Docente di Studi Strategici presso l'Accademia Navale di Livorno e cultore della materia presso la Cattedra di Storia delle Relazioni Internazionali dell'Università Cattolica del S. Cuore a Milano. Dal dicembre 1996 all'agosto 1999 ha comandato, con il grado di contrammiraglio, l'Istituto di Guerra Marittima.*



La «diplomazia navale» sta guadagnando nuova importanza per via dell'estrema flessibilità del mezzo impiegato. Lo strumento navale, infatti, è impostato per operare anche per lunghi periodi lontano dal proprio Paese, come le missioni intraprese da nave CAVOUR (nella foto).

Tale definizione è mutuata dal prezioso libro dell'Ambasciatore James Cable, che ha approfondito con molti esempi storici questo argomento, mettendo le basi per una vera e propria teoria strategica della diplomazia navale (1). Nonostante gli anni trascorsi non ci sembra che tale definizione abbia bisogno di correzioni e che si adatti molto bene anche alla nuova formulazione dell'attività (diplomazia navale). Dobbiamo considerare inoltre che il Diritto Marittimo Internazionale ha configurato nel tempo una situazione di «privilegio» alla nave da guerra mettendola in grado di svolgere non solo un'eventuale legittima azione bellica, ma anche un'attività diplomatica di grande valore.

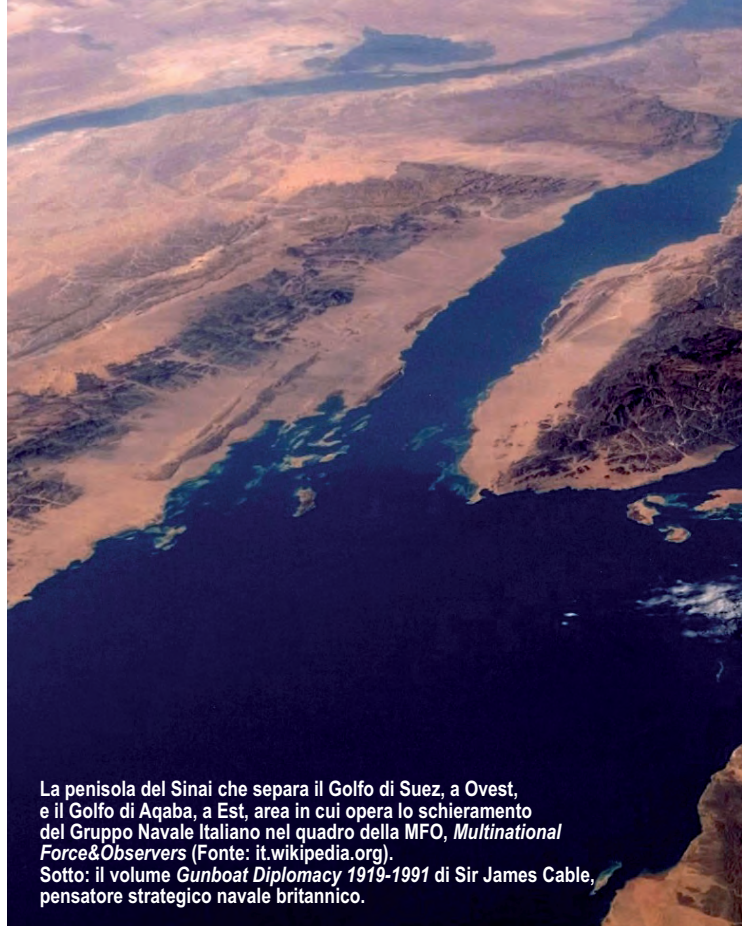
Infatti, le unità da guerra di ogni Stato internazionalmente riconosciuto hanno una doppia veste di *parte del territorio* della nazione di cui inalberano la bandiera e di *mezzo bellico* con cui è possibile agire militarmente. Nelle odierne situazioni politiche in cui lo stato di guerra (con relativa «dichiarazione») e gli stati di neutralità (più o meno benevola) e di pace non sono più chiariti in modo definitivo, questo ruolo particolare della nave da guerra viene ulteriormente esaltato quale testimonianza di forte interesse politico attraverso la sola presenza in un'area particolare del mondo. Il recente schieramento di unità della Federazione Russa nei mari prossimi alla Siria sono una chiara testimonianza di questo tipo di attività.

La «diplomazia navale» ieri e oggi

Se nel pur recente passato la *naval diplomacy* di fatto prevedeva un attore strategico che attraverso lo schieramento di unità navali cercava di assicurarsi il vantaggio politico voluto e uno o più attori che subivano la pressione della Potenza Navale operante nell'area, oggi queste attività si sono molto differenziate e spesso richiedono accurate analisi caso per caso.

Solo per fare un esempio a noi molto vicino, consideriamo lo schieramento del Gruppo Navale Italiano nel quadro della MFO nel Golfo di Aqaba. Nel caso in questione il vantaggio politico, che è poi il mantenimento della stabilità e delle pacifiche attività di navigazione, è soprattutto delle nazioni costiere interessate e all'Italia, che effettua ormai da decenni questa operazione, non viene che il riconoscimento di una apprezzata volontà di pacificazione di un'area certamente importante per valore politico e strategico.

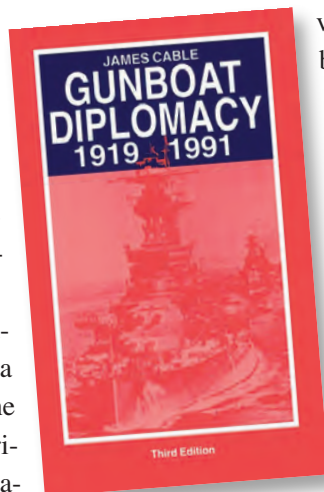
Vediamo quindi che la diplomazia navale ha aspetti molto diversi a seconda delle politiche estere dei vari Stati, ma che rimane un importante strumento a cui ricorrere nell'ambito delle relazioni internazionali. Sin dalla prima metà del XIX secolo la Gran Bretagna, divenuta dopo il Convegno di Vienna l'unica «superpotenza» marittima, si avvale con una certa continuità della «diplomazia delle cannoniere»



La penisola del Sinai che separa il Golfo di Suez, a Ovest, e il Golfo di Aqaba, a Est, area in cui opera lo schieramento del Gruppo Navale Italiano nel quadro della MFO, *Multinational Force & Observers* (Fonte: it.wikipedia.org). Sotto: il volume *Gunboat Diplomacy 1919-1991* di Sir James Cable, pensatore strategico navale britannico.

con uno schema operativo ben strutturato ed estremamente flessibile:

- nell'area in cui sorgeva una crisi non facilmente risolvibile per via politica, si sceglieva un porto di dimensioni accettabili e ben collegato con l'entroterra;
- si inviava nel porto scelto una nave di guerra o un gruppo di unità di dimensioni e armamento idonei a convincere l'avversario della sicura superiorità britannica;
- si effettuavano limitate operazioni di blocco e di occupazione dei forti locali, operando prevalentemente sulle unità navali avversarie e, se necessario, mettendo a terra contenute forze da sbarco (fanterie di Marina o squadre di marinai appositamente addestrate);
- quando i diplomatici, che accompagnavano queste forze, si ritenevano soddisfatti dei risultati raggiunti nella trattativa, le navi militari tornavano alle loro basi o si trasferivano in altri porti di nazioni limitrofe da cui potevano continuare a svolgere una certa pressione sulle autorità con cui si era trattato;
- in casi eccezionali si stabiliva una presenza perma-





nente o semi-permanente con la costituzione di una *stazione navale* nell'area d'interesse.

Mediamente i tempi di tali operazioni erano piuttosto brevi in modo da non creare eccessive turbative al sistema di Relazioni Internazionali del momento, spesso basato su accordi e trattati tra le maggiori potenze interessate. Questo schema operativo era di fatto

seguito anche da altre nazioni interessate a svolgere simili interventi navali a favore dei propri interessi. La Francia, gli Stati Uniti, il Giappone, la Germania e anche l'Italia possono annoverare nella loro storia del Novecento operazioni di *gunboat diplomacy* con svolgimento abbastanza simile a quello appena indicato.

Le cose cominciarono a cambiare nel Primo Dopoguerra. Infatti, la pace di Versailles, con il suo carico ideologico di marca wilsoniana, rendeva quasi improponibile una pressione politica svolta da unità militari senza l'intervento della Società delle Nazioni, che di fatto non intervenne quasi mai se non decretando «sanzioni economiche» contro chi non si atteneva ai principi di una politica estera «contrattuale» anziché «conflittuale». Dopo la Seconda guerra mondiale la diplomazia delle cannoniere riprese di fatto il suo ruolo soprattutto da parte della nuova Superpotenza Marittima, gli Stati Uniti, per le aree di loro interesse strategico, e di alcune ex Potenze Imperiali (Francia e Gran Bretagna) nei confronti di territori ex coloniali. Come abbiamo però già accennato, il termine ebbe bisogno di cambiamento stilistico divenendo la «diplomazia navale».

Questo nuovo termine ha comunque provocato un allargamento e un mutamento nell'impiego di Forze Navali per ottenere vantaggi politici. La diplomazia navale può infatti avere un aspetto benigno utilizzando l'efficacia intrinseca di una nave militare per aiutare nazioni



La Flotta russa attraversa la Manica diretta in Siria (Fonte: thesun.co.uk).

in crisi permanenti o momentanee con risultati spesso essenziali per ripristinare il ritorno alla normalità (2).

Logicamente l'Organizzazione delle Nazioni Unite (ONU) ha perfettamente compreso questo nuovo (o rinnovato) ruolo delle Marine militari ma, a nostro parere, non ha ancora elaborato una dottrina condivisa per garantire una pacifica gestione di tali operazioni. Nonostante ciò oggi comunque la *naval diplomacy* sta acquisendo maggiori spazi di utilizzo come è dimostrato dall'invio in aree del mondo particolarmente colpite da povertà endemica di Navi Ospedali (3) o Navi Militari con infermerie particolarmente attrezzate per lunghi periodi di tempo, che svolgono operazioni sanitarie a favore della popolazione locale con risultati degni del costante apprezzamento internazionale. Di fatto anche la lotta alla pirateria, ripresa in questi anni per la virulenza del fenomeno, può essere considerata nell'ambito della diplomazia navale e ha certamente fatto acquisire nuove e importanti esperienze nel campo delle operazioni multinazionali in mare anche tra Marine non appartenenti a nazioni facenti parte di alleanze strutturate (NATO, ANZUS, ecc.).

Uso «politico» del Potere Marittimo

La fine della Guerra Fredda ha in un certo senso liberato una buona parte delle Forze Navali dell'Occidente, ma anche di molte nazioni che si erano dotate di Marine strutturate in maniera simile a quelle occidentali, dal ruolo preminente di concentrarsi sulla difesa delle linee di comunicazione rendendo disponibili numerose unità per un'attività più politica che militare, il *mostrar bandiera*. Come è noto il cosiddetto «potere marittimo» non è solamente rappresentato da una «flotta», ma ha aspetti che coprono molte attività nazionali e si nutre di radicate tradizioni e di ricordi di un passato storico, che ne garantiscono una *credibilità* internazionale e quindi un valore politico nelle possibili relazioni con altri Stati.

L'attività di presenza in acque non prossime alle proprie basi, detta appunto di *mostrar bandiera*, è fortemente legata al concetto di diplomazia navale, che stiamo trattando, rappresentandone spesso la continuità operativa. Se, per esempio, consideriamo le attività annuali delle Forze Navali *standing* della NATO comprendiamo subito

Il Potere Marittimo non è rappresentato solamente da una «flotta», ma ha aspetti che coprono molte attività nazionali. Uno degli esempi è la Campagna High North che vede impegnata la Marina Militare e nave ALLIANCE (nella foto).



che queste non svolgono più l'antico ruolo delle cannoniere, vale a dire di larvata minaccia di una grande potenza su entità statali minori, ma testimoniano la volontà dell'intera Alleanza Atlantica di esercitare una presenza deterrente in zone di particolare interesse e di essere strutturalmente pronte a sostenere i Paesi alleati e amici.

L'impiego, anche per le Nazioni di più recente formazione, di misurate Forze Navali che vengono a sfruttare sapientemente il grado di Potere Marittimo acquisito, sta creando un reticolo di rapporti diploma-



tici, che portano certamente a una migliore e più rassicurante conoscenza reciproca con ricadute importanti sui rapporti economici e socio-politici tra i Paesi Marittimi. Le ripetute visite di navi da guerra in porti stranieri rappresentano non solo una dimostrazione di amicizia e vicinanza umana, ma possono trasformarsi in una vera e propria «mostra» del grado di avanza-

mento tecnologico raggiunto dallo Stato, che ha prodotto le unità in questione. È noto che la naturale comprensione tra i marinai, che pur di lingua e cultura differenti, hanno comuni esperienze derivate proprio dal mezzo in cui operano, possa portare a risultati politici importanti soprattutto nella difesa comune della stabilità mondiale e nella conservazione dei beni comuni. La lotta all'inquinamento dei mari, alle attività delinquenti di traffici illeciti e alle minacciose possibilità del terrorismo internazionale, è un aspetto importante della diplomazia navale, che sta mutando in modo interessante i rapporti tra le Marine militari.

Definire oggi cosa sia in realtà il «potere marittimo» appare teoricamente più difficile che ai tempi dei grandi scrittori di *Strategia Marittima*, anche se il «libero uso degli spazi marittimi per le proprie attività economiche e culturali» ne rimane ancora la vera essenza. In questo quadro la «diplomazia navale» ne è una manifestazione naturale e rappresenta sempre di più un elemento importante per ogni Paese che abbia una Marina Militare, anche se non si tratta di una potenza marittima.

Conclusioni

La «diplomazia delle cannoniere» è stata per molti decenni esclusivo compito di poche nazioni che, dotate di potenti Forze Navali, potevano permettersi di intervenire in tempo di pace per mutare a proprio favore situazioni di crisi in ogni parte del mondo bagnato dai mari. Il mutare della sensibilità internazionale sull'uso della forza sembra permettere tale attività solo con l'accettata volontà delle Organizzazioni Internazionali deputate a cercare di mantenere il nostro mondo in pace (operazioni di *peace enforcement*). La «diplomazia navale» sta invece guadagnando nuova importanza proprio per l'estrema flessibilità del mezzo impiegato, la Nave Militare, in quanto uno strumento navale è normalmente impostato per operare anche per lunghi periodi lontano dal proprio Paese. Per poter esercitare tale tipo di diplomazia è importante però che le Marine mantengano nel tempo una credibilità politico-militare fatta di riconosciute capacità operative, di lungimiranza strategica e di efficienza tecnica. ⚓

NOTE

(1) Cable J., *Gunboat diplomacy 1919-1979*, Londra-New York 1981.

(2) Vedi, per esempio, l'impiego di Nave *Cavour* nel Gennaio del 2010 nelle riuscite operazioni di soccorso per il terremoto di Haiti.

(3) Queste operazioni iniziate già da parecchi anni dalla Marina americana hanno visto più recentemente intervenire anche la sempre più performante Marina cinese.

Come cambia lo status quo degli spazi marittimi MEDITERRANEI

Fabio Caffio (*)

Mentre la terraferma è suddivisa in chiare linee di confine, «*il mare non conosce altri confini che quelli delle coste. Esso rimane l'unica superficie spaziale libera per tutti gli Stati e aperta al commercio, alla pesca...*». Così

scriveva nel 1950 Carl Schmitt (1) tenendo conto della situazione degli spazi marittimi caratterizzata da ininterrotte aree di alto mare esistente sino ad allora. A quel tempo poteva ancora enunciarsi, senza eccezioni, il fondamentale principio enunciato nel

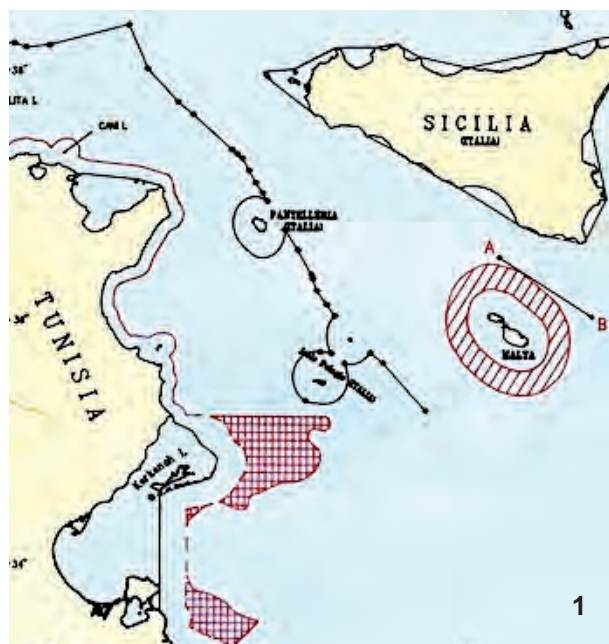
(*) Ammiraglio Ispettore (ris), esperto diritto del mare, autore del *Glossario Diritto del Mare*, *Rivista Marittima Supplemento Dicembre 2016*, IV ed. (http://www.marina.difesa.it/media-cultura/editoria/marivista/Glossario_IV_Edizione.pdf). Collaboratore delle riviste web *Affarinternazionali* e *Analisi Difesa*.



suo *Mare Liberum* del 1609 (2) da Ugo Grozio — il giurista olandese, ritenuto il fondatore del moderno diritto marittimo — secondo cui «ciascuno è libero, per il diritto delle genti, di viaggiare sul mare in quei luoghi e presso quelle Nazioni che a lui piaccia». A partire dal dopoguerra, l'estensione degli spazi oceanici di «Mare Libero» ha tuttavia cominciato a ridursi per effetto delle proclamazioni di aree di giurisdizione funzionale: prima la piattaforma continentale con il Proclama Truman del 1945 (3) e

dopo la Zona economia esclusiva (ZEE) con la Dichiarazione di Santiago del Cile, Ecuador e Perù del 1952 (4).

In seguito, la Convenzione del diritto del mare del 1982 (CNUDM) che ha compiutamente disciplinato sia il regime della piattaforma continentale — in precedenza estensibile fino alla batimetria dei 200 m — sia quello della ZEE che, nel frattempo, era stato ritenuto dalla Corte internazionale di giustizia (CIG) conforme al diritto consuetudinario (5).



1) Le zone di pesca tunisina e maltese (Fonte: Francalanci). La cartina riporta il confine della piattaforma continentale italo-tunisina stabilito nel 1971 e quello provvisorio italo-maltese definito con *modus vivendi* del 1980.

Nessuna eccezione fu prevista nella CNUDM circa la proclamazione di ZEE nei mari chiusi come il Mediterraneo in cui non sussistevano le condizioni geografiche per la loro unilaterale istituzione fino alla massima distanza di 200 mg dalle coste. Tant'è che, durante la III Conferenza del Diritto del mare, un gruppo di Paesi propose un regime specificatamente dedicato a essi (6), ma si giunse solo a inserire nella CNUDM (art. 123) un generico richiamo all'obbligo di cooperazione negli stessi mari.

Pregressa situazione degli spazi marittimi

La specificità giuridica del Mediterraneo come «mare antico» (la definizione è del Prof. Tullio Scovazzi con riguardo alla difficoltà di applicarvi il nuovo istituto della ZEE) (7) si mantenne sino ai primi anni Duemila. Negli anni Cinquanta del secolo scorso la principale anomalia mediterranea era rappresentata dalla Zona riservata di pesca tunisina del «Mammellone» entro la batimetrica dei 50 m cui faceva riscontro la zona riservata di pesca di 25 mg istituita da Malta nel 1971 (8).

A questa si andarono poi aggiungendo in alto mare — dopo l'entrata in vigore della CNUDM nel 1994 —

altre zone di giurisdizione funzionale diverse dalla ZEE, come le zone di protezione della pesca di Algeria (1994), Spagna (1997) e Libia (2005), nonché la Zona di protezione ecologica e della pesca della Croazia (2003). In sostanza, molti Stati ritennero allora opportuno avvalersi solo in parte dei diritti esercitabili nelle ZEE, istituendo zone *minus generis*, anche per evitare i rischi di possibili limitazioni della libertà di navigazione (9). Proprio questo, d'altronde, fu l'approccio seguito dall'Italia nell'introdurre nel proprio ordinamento, con la Legge 61-2006, la Zona di protezione ecologica (ZPE), sull'onda di analoga iniziativa francese (2002). Di fatto, si venne quindi a creare una sorta di «Arlecchinata» di aree tra di loro non omogenee (10). Fino a che, sulla scia di Cipro ed Egitto che nel 2003 avevano delimitato le proprie ZEE, anche Francia (2012) e Spagna (2013) hanno trasformato in ZEE le loro precedenti proclamazioni. Cipro, per parte sua, ha concordato altre delimitazioni di ZEE con Libano (2007) e Israele (2010) affermando la prassi di farne coincidere i limiti con quelli della piattaforma continentale. Quando si parla di ZEE, in Mediterraneo, ci si riferisce dunque anche alla sottostante piattaforma continentale a meno che non sia diversamente stabilito. Resta fermo, tuttavia, che ci sono aree di piattaforma continentale la cui massa d'acqua sovrastante — in carenza di istituzione di ZEE o aree consimili — è ancora alto mare. Esse sono rivendicate dagli Stati secondo il regime della CNUDM che ne prevede l'appartenenza *ipso jure* e *ab initio* sulla base di norme nazionali che ne fissano i confini ipotetici (con formule tipo «*fino ai limiti consentiti dal diritto internazionale*»), vevolevoli in attesa di accordo.

Accordi di delimitazione della piattaforma continentale ha appunto stipulato l'Italia con ex Jugoslavia (1968), Tunisia (1971), Spagna (1974), Grecia (1977) e Albania (1992). La Libia fece ricorso alla Cig per definirne i limiti con la Tunisia (1982) e con Malta (1985). Tra Italia e Malta, nel Mediterraneo centrale, continua invece a verificarsi una sovrapposizione di pretese, nonostante i buoni rapporti tra i due Paesi e nonostante ricorrenti tentativi di raggiungere accordi (11). Eguale la situazione dell'Egeo in cui la disputa tra Grecia e Turchia è per così dire congelata (12) dal 1978

(quando la CIG affermò la propria assenza di giurisdizione sul caso).

Nuovi sviluppi

Il Mediterraneo orientale e in particolare l'Egeo e il Mar di Levante sono da tempo all'attenzione dell'opinione pubblica internazionale per via dei contenziosi sulla ZEE che oppongono la Turchia a Grecia, Cipro, Egitto. A questo deve aggiungersi la situazione creatasi nel Mediterraneo occidentale per via dell'iniziativa dell'Algeria, assunta nel 2018 (13), di proclamare una ZEE che si sovrappone agli spazi marittimi spagnoli e italiani. A complicare le cose ci si è messa la mancata ratifica da parte nostra dell'Accordo di Caen del 2015 sulle frontiere marittime tra Italia e Francia (14). Per non dire della mancata accettazione croata della decisione sullo status del Golfo di Pirano emessa da un Tribunale arbitrale nel 2017 o della mancata entrata in vigore dell'Accordo tra Grecia e Albania del 2009 sulla delimitazione dei relativi spazi marittimi in prossimità di Corfù. Sullo sfondo appare anche la questione dei gasdotti provenienti dal Mediterraneo orientale potenzialmente diretti verso l'Italia, il cui tracciato è in parte condizionato dalla giurisdizione esercitabile dagli Stati titolari di diritti sulla piattaforma continentale.

La situazione è quindi complessa. Si prova comunque a farne un'analisi avvalendosi per quanto possibile di fonti ufficiali ma escludendo qualsiasi valutazione di merito sulla fondatezza delle pretese indicate nelle cartine rappresentate a soli fini illustrativi.

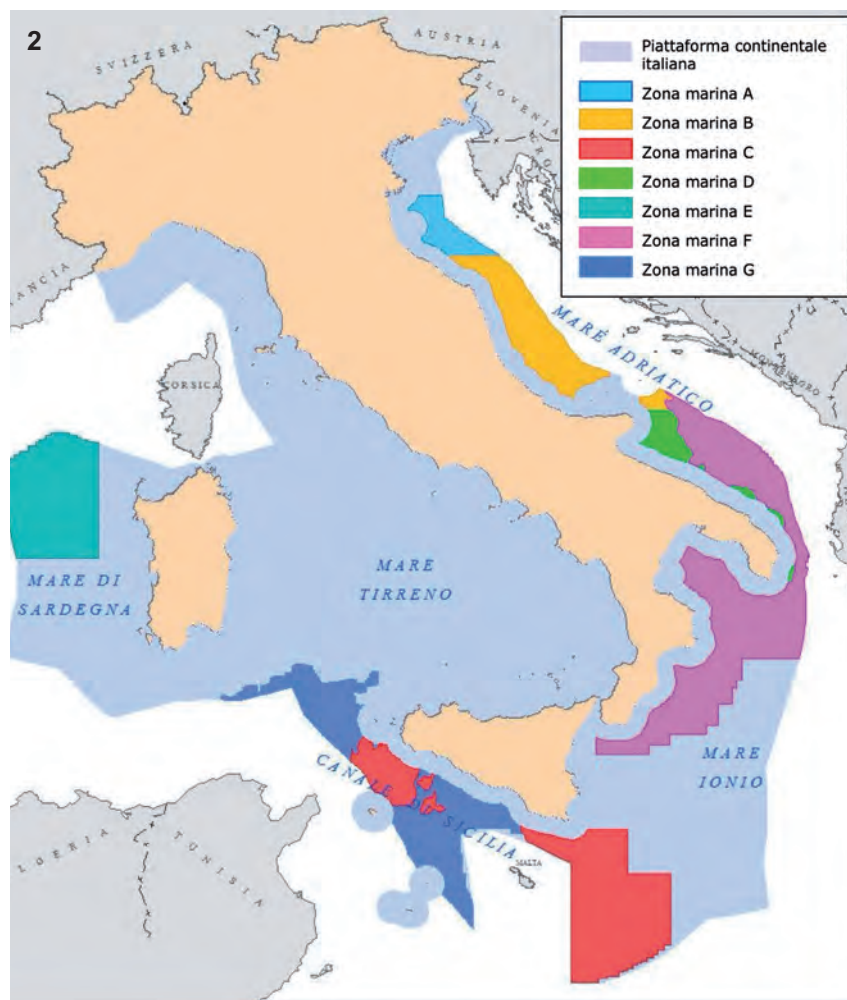
ZEE Cipro

Nicosia è molto attiva sul fronte degli accordi di delimitazione degli spazi marittimi. Come detto, ha già

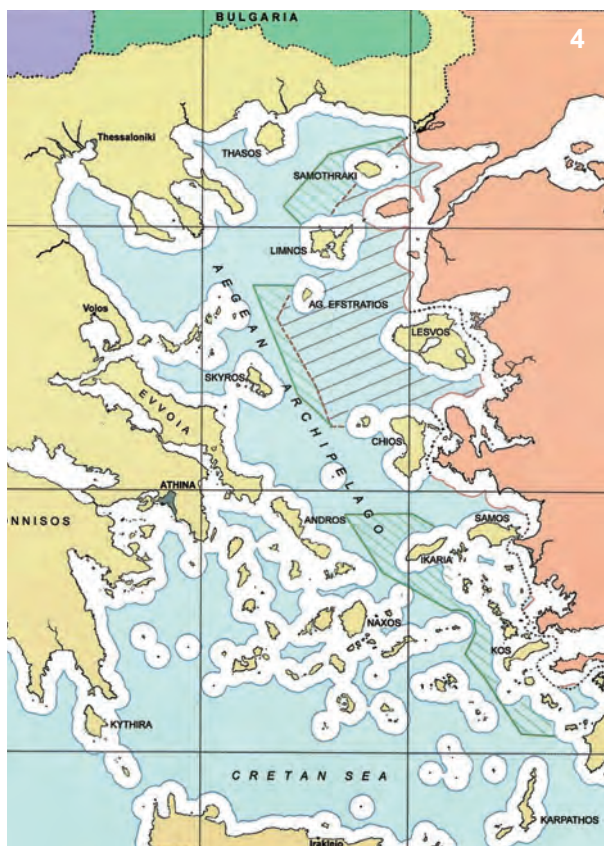
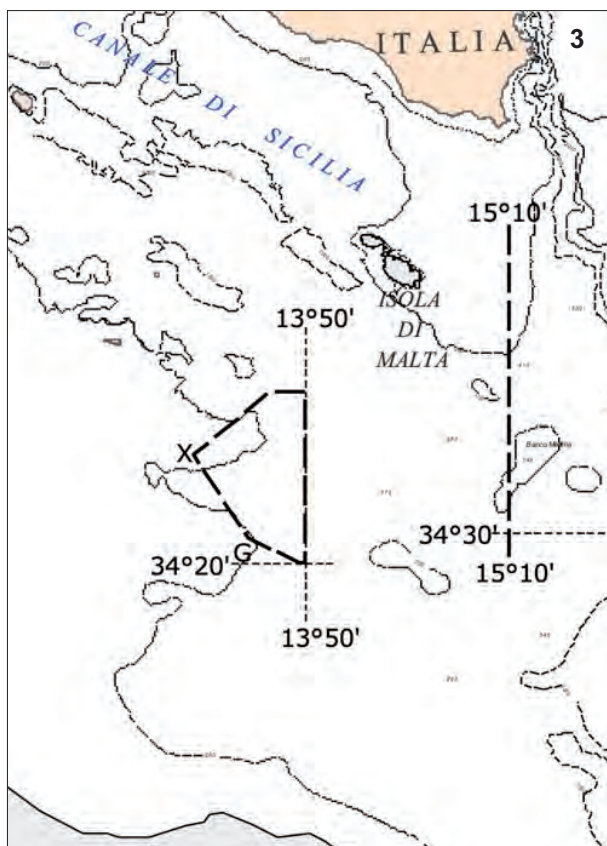
stipulato intese relative alle ZEE, valevoli anche per la piattaforma continentale, con l'Egitto (2003), il Libano (2007) (15) e Israele (2010) seguendo il principio della linea di equidistanza. In aggiunta rivendica come propria anche la ZEE che circonda l'autoproclamata Repubblica Turca di Cipro del Nord (RTCN) cui nega ogni soggettività internazionale (16).

ZEE Turchia

La Turchia non aveva mai istituito in Mediterraneo alcuna ZEE a differenza del Mar Nero ove i relativi confini erano stati definiti per accordo con Georgia (1986), Russia (1987) e Ucraina (1987). La disputa con la Grecia nell'Egeo riguarda infatti, come già precisato, la sola piattaforma continentale. E un accordo relativo



2) In celeste la piattaforma continentale italiana. Le zone colorate sono quelle già aperte alla ricerca (Fonte: MISE, *Il Mare*, 2015).



3) In tratteggio i meridiani che delimitano le aree di PC assegnate dalla CIG alla esclusiva titolarità di Malta e Libia (e da essi già delimitati nel 1986). A ponente e levante le aree in cui la stessa Corte ha riconosciuto l'interesse di «terzi Stati». A est del meridiano 15°10' l'Italia ha più volte, anche avanti alla CIG, rivendicato i propri diritti, procedendo nel 2012 ad aprire alla ricerca una vasta zona - vedasi Zona marina «C» nell'immagine n. 2. 4) Il Mar Egeo con le acque territoriali greche di 6 miglia e la piattaforma continentale rivendicata dalla Turchia a seguito di permessi di ricerca e sfruttamento petroliferi rilasciati nel 1973-'74 (Fonte: Hellenic MOFA). Nella pagina accanto: 5) Frontiera marittima greco-albanese stabilita con accordo del 2009 (Fonte: ASIL). 6) Spazi marittimi di Cipro. La linea continua indica quelli definiti da accordo con Libano, Israele, Egitto (Fonte: undocs.org/en/A/74/549). Nel Block 3 avvenne nel 2018 l'incidente della SAIPEM 12000 cui fu imposto dalla Turchia di cessare ogni attività.

alla piattaforma continentale è quello tra Ankara e l'autoproclamata RTCN che Cipro, come già detto, ritiene invalido (17). La Turchia sostiene inoltre che la popolazione della RTCN abbia diritto a percepire parte delle *royalties* incassate da Nicosia per concessioni estrattive nella parte meridionale della propria ZEE: di qui la contestazione delle attività *offshore* svolte in certi Blocks ciprioti come quello assegnato al consorzio ENI-Total.

L'esistenza di una ZEE turca nel Mediterraneo pare ora essere il presupposto del Memorandum di delimitazione del 27 novembre 2019 con la Libia. In realtà, è documentata soltanto l'esistenza di una ZEE di Tripoli risalente alla proclamazione del 2009 successiva a quella dell'istituzione, nel 2005, della Zona di protezione della pesca (ZPP); mentre, per la Tur-

chia, si aveva sinora evidenza di pretese riguardanti il fondale. Non a caso si è vociferato dell'avvio di trivellazioni turche in zone a sud-est di Creta (18), attualmente di pertinenza greca. Il Memorandum turco-libico è, come noto, contestato, dagli Stati terzi controinteressati, da Grecia, Cipro ed Egitto che lo considerano nullo e privo di effetti (19). La posizione di Tripoli in difesa dello stesso accordo è stata ufficializzata nella lettera del 26 dicembre 2019 indirizzata al Segretario Generale delle NU ove si richiama il diritto di stabilire per accordo il limite della ZEE proclamata nel 2009 e si fa cenno al fallimento di trattative di delimitazione con la Grecia per via del rilievo da dare a una piccola isola sotto Creta (forse Gaudò) (20). In sostanza, la Turchia ha offerto alla Libia un confine più settentrionale rispetto a quello

proposto dalla Grecia, perché ha tenuto unicamente conto dell'equidistanza tra le coste dell'Anatolia e della Cirenaica privando il Dodecaneso e Creta di propri spazi marittimi verso levante.

L'intesa turco-libica si inserisce comunque in un quadro più vasto di rivendicazioni relative alla piattaforma continentale del Mediterraneo orientale, avanzate nei confronti di Cipro e Grecia. In estrema sintesi Ankara, come risulta da vari documenti depositati alle NU (21), ritiene — in rapporto all'estensione delle coste dell'Anatolia meridionale — di essere lo Stato frontista dell'Egitto e della Libia: si nega così validità all'accordo di delimitazione cipro-egiziano del 2003 e

non ne è ancora parte, sicché può a pieno titolo avvalersi dei diritti relativi. Sino a qualche tempo fa poteva pensarsi che Atene, per non turbare lo *status quo*, apparisse cauta nell'ipotizzare la creazione di ZEE (22) anche se a più riprese venivano affermate posizioni tese a considerare la piccola isola di Kasteorizo (altrimenti denominata Castelrosso o Megisti) distante meno di 1 miglio dalla costa turca come un punto di riferimento cui dare pieno effetto per il tracciamento di confini nel Mediterraneo orientale. Si è già detto della prudenza greca relativa alla questione della piattaforma continentale dell'Egeo cui fa riscontro un analogo atteggiamento turco. Al contrario,

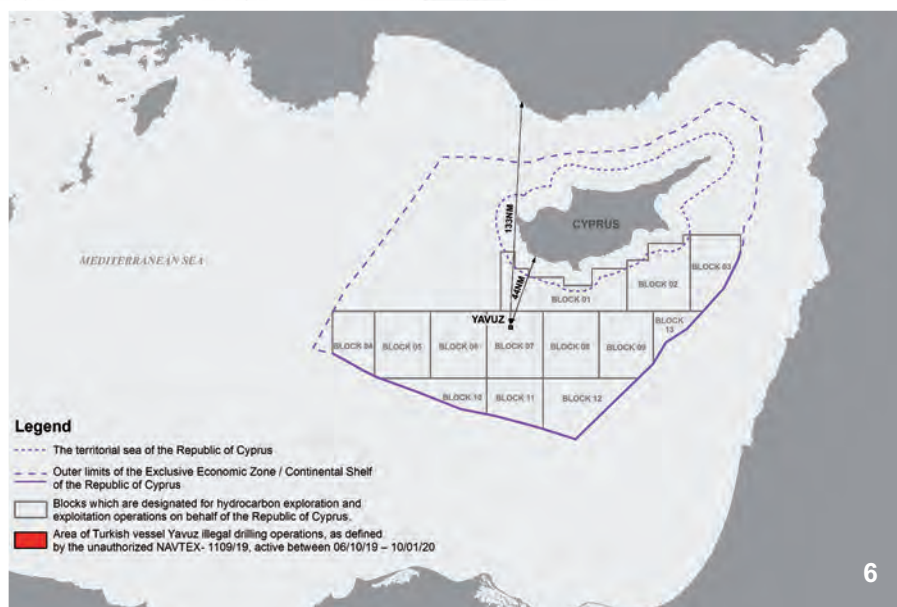
si sono intensificate le prese di posizione greche in favore della proclamazione della ZEE nello Ionio, a sud di Creta, a nord dell'Egitto e a est di Cipro. Risulta che Atene abbia chiesto a Roma la riapertura di colloqui per la validazione, ai fini delle rispettive zone di giurisdizione sulla colonna d'acqua, del confine della piattaforma continentale stabilito con l'accordo del 1977. Al ri-

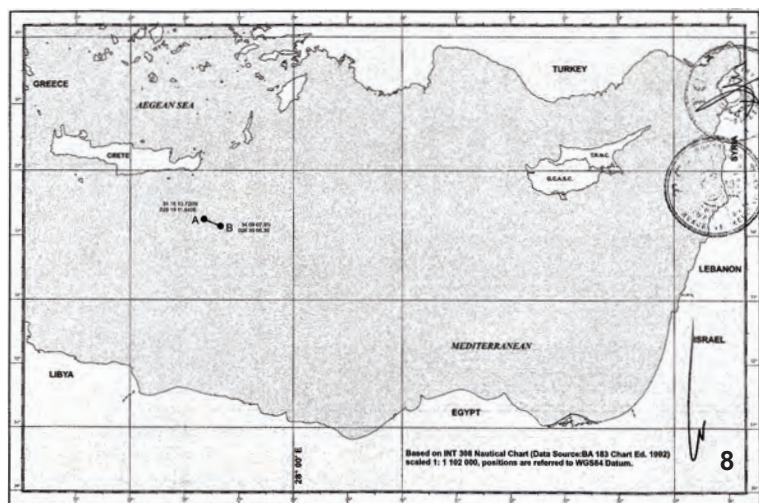


si ignorano le pretese greche basate sulla rigida applicazione dell'equidistanza tra le proprie isole e le coste di Libia, Egitto e Cipro.

ZEE Grecia

Al pari della Turchia, la Grecia non sembra prevedere nella propria legislazione la possibilità di istituire ZEE: Atene ha tuttavia ratificato la CNUDM a differenza della Turchia che





Dall'alto: 7) Confine piattaforma continentale tra la Turchia e l'autoproclamata RTCN stabilito con accordo del 2011 (Fonte: undocs.org/A/68/857). 8) Mappa annessa al Memorandum turco-libico del 27 novembre 2019 (Fonte: nordicmonitor.com). 9) Ipotetici spazi marittimi rivendicati dalla Turchia nel Mediterraneo orientale. I Punti EF identificerebbero il limite della ZEE concordata con la Libia, mentre quelli AB sarebbero relativi al confine della piattaforma continentale con l'autoproclamata RTCN (Fonte: aa.com.tr/en/africa/analysis-strategic-legal-aspects-of-turkey-libya-deal/1673079).

guardo, si hanno riscontri sul fatto che in precedenti incontri bilaterali fosse stata raggiunta un'intesa sulla coincidenza della linea del fondale con quella della sovrastante colonna d'acqua, ma che la trattativa si fosse arenata per questioni riguardanti la tutela della tradizionale presenza di pescatori italiani nelle acque della futura ZEE greca (23).

ZEE Algeria

Nessun accordo sussiste tra Italia e Algeria né per la delimitazione della piattaforma continentale né della massa d'acqua sovrastante. Le acque di giurisdizione dei due Paesi si fronteggiavano sino a qualche tempo fa venendo separate da una larga fascia di alto mare: da un lato la Zona riservata di pesca algerina del 1994 (24); dall'altro la Zona di protezione ecologica italiana del 2011 che si tiene ben al di qua dell'ipotetica linea di equidistanza tra Sardegna e Algeria. Circa questa linea di equidistanza, da parte del Prof. U. Lenza si osservava che: «Ai fini della stipulazione del futuro accordo di delimitazione tra Italia ed Algeria è opportuno ricordare che la linea di delimitazione dell'Accordo italo/tunisino del 1971 parte dal vertice successivo al punto triplo Algeria-Tunisia-Sardegna, per svilupparsi poi verso est e sud-est. Dal punto di vista tecnico, il contesto geografico estremamente lineare consente di affermare che tra Italia ed Algeria sembrerebbe equa l'adozione del criterio della linea mediana che non prescinda però dalla considerazione di altri elementi, quali soprattutto quello relativo al rispettivo sviluppo delle coste rilevanti dei due Stati nell'area interessata. Fatte le debite proporzioni, l'Accordo tra Italia ed Algeria determinerebbe una linea mediana ad occidente della Sardegna paragonabile a

quella posta dall'Accordo tra Italia e Grecia, ad oriente della Penisola e della Sicilia» (25).

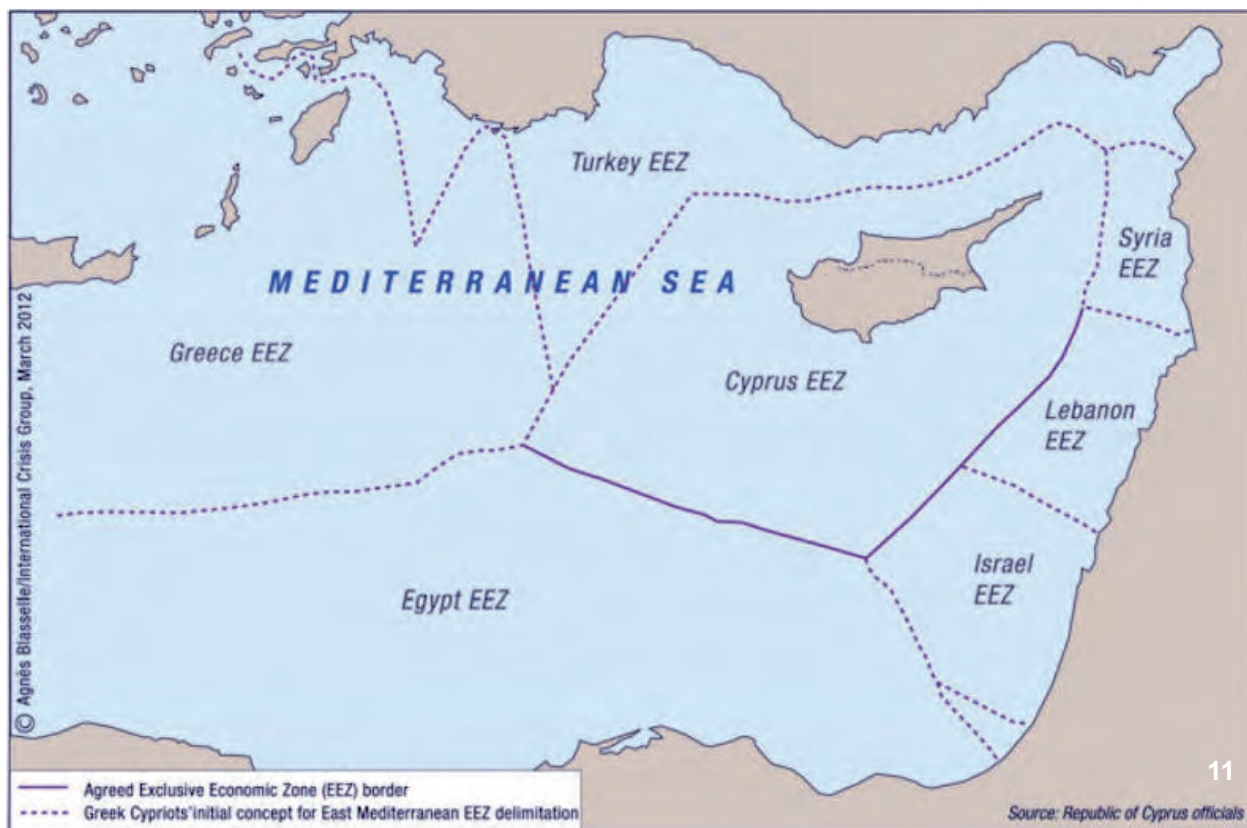
Con un'improvvisa decisione assunta per decreto presidenziale il 20 marzo 2018 (26), l'Algeria ha di recente proclamato una ZEE che si estende sino nord-ovest del Golfo di Oristano, lambendo le acque territoriali di Sant'Antioco, Carloforte, Portovesme, Oristano, Bosa e Alghero, con una cuspid (punto di coordinate 40°21'31"N - 06°50'35"E) distante circa 60 miglia dalla costa della Sardegna e almeno 195 miglia da quella algerina. L'iniziativa si basa — come specificato nel preambolo del provvedimento — sulla parte V della CNUDM che è appunto relativa al regime della ZEE.

La neo proclamata ZEE sostituisce la precedente zona di pesca del 1994 e riguarda anche la sottostante piattaforma continentale. Essa è stata contestata dall'Italia con nota verbale del 2018 in cui si afferma che «[...] il Governo italiano esprime la sua opposizione alla delimitazione della ZEE Algeria [...] poiché essa si sovrappone indebitamente a zone di legittimo ed esclusivo interesse italiano» (27). Anche la Spagna nel 2018 ha eccepito che la pretesa algerina è «sproporzionata» (28). In risposta alla presa di posizione italiana, con nota verbale del 20 giugno 2019 l'Algeria si è dichiarata disponibile a ricercare una «une solution équitable et mutuellement acceptable sur les limites extérieures de la zone économique exclusive de l'Algérie et de l'espace maritime de l'Italie, conformément, l'article 74 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la



10) La delimitazione della piattaforma continentale italo-greca stabilita nel 1977. In tratteggio, al di là del punto 16, l'ipotetico punto triplo con la Grecia (Fonte: ASIL).

Mer» (29). Da notare che in questa nota verbale si fa riferimento al fatto che alla ZEE algerina si contrappongono non ben precisati «spazi marittimi dell'Italia» volendo forse evidenziare le incertezze italiane nella definizione dei propri spazi di giurisdizione. È innegabile, per esempio, che i fondali aperti alla ricerca energetica a occidente della Sardegna nella zona «C» riportata in Figura 3 si fer-



11

mano ben al di sopra del limite ipotetico. Non ci sono comunque stati sinora casi concreti di conflitto di giurisdizione, anche se — oltre ai potenziali danni agli interessi energetici italiani — vanno messi in conto i rischi per lo svolgimento delle attività di pesca in quelle aree che sino a qualche tempo fa erano alto mare: di qui la protesta delle «circa 90 imprese di pesca che operano nella zona e che effettuano pesca a strascico» (30). La questione ha generato di recente forti prese di posizione politiche (31) ed è stata anche affrontata in sede parlamentare. Nel corso di un *question time* in risposta a un'interrogazione, il 5 febbraio, il rappresentante del Governo, preannunciando che a marzo 2020 ci sarà l'avvio del negoziato di delimitazione, ha dichiarato che l'Algeria «ha disatteso l'articolo 74 della Convenzione Onu sul diritto del Mare che richiede agli Stati, nelle more di un accordo di delimitazione, di cooperare in buona fede con gli Stati vicini e di non compromettere o ostacolare il raggiungimento dell'accordo finale con comportamenti lesivi degli interessi degli altri Stati». ⚓



Dall'alto: 11) Ipotetica ZEE greca del Mediterraneo orientale (Fonte: Republic of Cyprus officials). 12) A confronto ZEE algerina, ZEE spagnola, piattaforma continentale italo-spagnola (1974). La ZEE algerina si sovrappone anche, a occidente della Sardegna, a una rilevante parte della ZPE italiana (2011). Si noti l'ipotetica linea di equidistanza tra Sardegna e Algeria tracciata tra i punti tripli della piattaforma continentale Italia-Spagna e Italia-Tunisia. Elaborazione a cura del Dott. S. Ferrero sulla base di cartografia non ufficiale.

Le cartine qui riprodotte, a esclusiva iniziativa personale dell'Autore, hanno finalità meramente illustrative; la loro pubblicazione non implica quindi alcun riconoscimento delle pretese relative.

NOTE

- (1) C. Schmitt, *Il nomos della terra nel diritto internazionale dello «Jus publicum europaeum»*, Adelphi 1991, 207.
- (2) V., in versione italiana, U. Grozio, *Dissertazione sulla liberta(del mare o del diritto che hanno gli olandesi al commercio con le Indie*, traduzione e note a cura di F. Carfi, Firenze 1933.
- (3) Nella Dichiarazione del 28 settembre 1945 il Presidente degli Stati Uniti H. Truman, dopo aver premesso che la piattaforma continentale poteva considerarsi come il prolungamento in mare della terraferma, affermò che le risorse naturali del fondo e del sottofondo marino sottostanti l'alto mare ma adiacente alle coste dovevano ritenersi «*come appartenenti agli Stati Uniti e soggetti alla loro giurisdizione e controllo*». La Dichiarazione precisava, altresì, che il «*carattere di alto mare delle acque sovrastanti la piattaforma continentale e il conseguente diritto di libera navigazione non erano in nessun modo in discussione*». Sulla nozione di piattaforma continentale v. Glossario di diritto del mare cit., 106.
- (4) I tre Paesi proclamarono «... as a principle of their international maritime policy that each of them possesses sole sovereignty and jurisdiction over the area of sea adjacent to the coast of its own country and extending not less than 200 nautical miles from the said coast...» (<http://www.fao.org/>).
- (5) Sul regime della ZEE v. Glossario cit., 196 ss.
- (6) U. Leanza, *Il Nuovo diritto del mare e la sua applicazione nel Mediterraneo*, 1993, 360.
- (7) T. Scovazzi, *Marine Specially Protected Areas*, 1999, 66.
- (8) Sulla pretesa tunisina v. F. Caffio «Il Mammellone, tormentata e discussa zona di pesca», *Rivista Marittima*, Marzo 1988. Entrambe queste zone sono ancora esistenti. La Tunisia ne ha riaffermato la validità nell'ambito della propria legislazione sulla ZEE del 2005. Con legge del 2005 Malta ha confermato la pretesa (contestata dall'Italia perché oltrepassa la linea di equidistanza con la Sicilia) per poi darle valenza comunitaria nell'ambito del Regolamento (CE) 1967/2006 come «Zona di Conservazione e Gestione della Pesca».
- (9) V. U. Leanza, *ibidem*, nonché F. Caffio, «Verso la spartizione del Mediterraneo», *Rivista Marittima*, Giugno 2014, 46; Id. «Il G7 e la libertà di navigazione», *Rivista Marittima* Maggio 2017, 8.
- (10) T. Scovazzi, «Harlequin and the Mediterranean», in Wolfrum, Sersić & Sošić *Contemporary Developments in International Law – Essays in Honour of Budislav Vukas*, Leiden, 2016, p. 291-304.
- (11) Nel 2012 è stato costituito «un tavolo tecnico tra Italia e Malta per lo studio di un'eventuale esplorazione e sviluppo congiunto in una parte di mare oggetto di contenzioso, Malta ha continuato ad assegnare a compagnie petrolifere delle aree in acque non ancora definite da un accordo bilaterale» (*Il Mare*, Mise, 65).
- (12) Cfr. D. Ortoland, «The Greco-Turkish dispute over the Aegean Sea: a possible solution?» *Diploweb.com*, 10 avril 2009.
- (13) V. F. Caffio, «Acque agitate nel Mediterraneo Occidentale: La proclamazione Algerina della Zona Economica Esclusiva», *Rivista Diritto della Navigazione*, 2019, 1, 209.
- (14) V. U. Leanza, «Il confine marittimo tra Italia e Francia: il negoziato dell'Accordo di Caen», *La Comunità Internazionale*, 2017, 1, 5.
- (15) L'accordo non è stato ancora ratificato dal Parlamento libanese per contrasti con Cipro relativi al punto 1 della linea di delimitazione ivi stabilita. Questo punto ricade 9 mg a nord-est del punto terminale della frontiera marittima tra Cipro e Israele definita per accordo nel 2010. Nel 2011 il Libano ha depositato alle Nazioni Unite una lettera in cui si afferma che lo stesso punto 1 non è vincolante per il Libano, non avendo valore di punto triplo con Israele e Cipro (<https://www.un.org/Depts/los/>). L'area in contestazione è di circa 850 chilometri quadrati. Per avviare a quella che considera una situazione per sé pregiudizievole, il Libano ha ridefinito unilateralmente i limiti della propria ZEE con Decreto 6433-2011. Un contenzioso esiste anche con Israele per le licenze rilasciate dal Libano nei Blocks 8,9 e 10 che Israele rivendica come propri (<https://logi-lebanon.org/KeyIssue/questions-and-answers-oil-and-gas-lebanon>).
- (16) «The self-proclaimed "TRNC" is a secessionist entity installed by Turkey, the Occupying Power, in the northern part of the island following the illegal Turkish invasion of the island in 1974 and its ongoing occupation. The Security Council has called on all States not to recognize or in any other way facilitate or assist said breakaway regime (Security Council resolutions 541 (1983) and 550 (1984)). The only internationally recognized state in Cyprus is the Republic of Cyprus, which enjoys all rights afforded to it by international law with respect to the entire territory of the island of Cyprus, as well as the sea adjacent to its coasts» (Letter dated 11 July 2019 from the Chargé d'affaires a.i. of the Permanent Mission of Cyprus to the United Nations addressed to the Secretary-General in <https://undocs.org/en/A/74/549>).
- (17) Sugli aspetti giuridici dell'accordo cfr. N. Ioannidis, EJIL: Talk! – «The Continental Shelf Delimitation Agreement Between Turkey and "TRNC"», May 26 2014 (<https://www.ejiltalk.org/the-continental-shelf-delimitation-agreement-between-turkey-and-trnc/>).
- (18) <https://www.energyworldmag.com/erdogan-uses-map-to-indicate-where-turkey-plans-drilling-off-crete>.
- (19) «...the Turkey-Libya Memorandum of Understanding purporting to delimit maritime jurisdictions in the Mediterranean Sea infringes upon the sovereign rights of third States, does not comply with the Law of the Sea and cannot produce any legal consequences. Additionally, the Ministers reiterated the necessity of full respect of the sovereignty and the sovereign rights of all States in their maritime zones in the Mediterranean», *Communiqué Meeting of the Foreign Ministers of Egypt, France, Cyprus and Greece Cairo – January 8th 2020* (<https://www.mfa.gr>).
- (20) Nella lettera si afferma, tra l'altro che «The memorandum consists of a preamble, in which the two parties confirm their commitment to the purposes and principles of the United Nations, and six articles. Article 1 defines the boundaries of the continental shelf and exclusive economic zone between the two States in accordance with applicable internationally recognized standards. The memorandum has two annexes. Annex 1 is a map drawn in accordance with applicable international standards that shows the maritime boundary between the two countries, which are States with opposite coasts sharing a common maritime boundary. Annex 2 gives base coordinates for delimiting the continental shelf and the exclusive economic zone between Libya and Turkey» (<https://undocs.org/en/A/74/634>).
- (21) Da ultimo v. la Letter dated 13 November 2019 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General (<https://undocs.org/en/A/74/550>) ove, tra l'altro si legge che «As reiterated by Turkey on numerous occasions, the delimitation of the exclusive economic zone and the continental shelf beyond the western parts of longitude 32°16'18"E should be effected by agreement between the related States in the region, based on the principle of equity with a view to reaching equitable delimitation. In this respect, based on international law, it is Turkey's well-considered position that the outer limits of the Turkish continental shelf in the above-mentioned maritime areas follow the median line between the Turkish and Egyptian coastlines to a point to be determined in the west of 28°00'00"E, in accordance with the outcome of future delimitation agreements in the Aegean Sea, as well as in the Mediterranean, among all relevant States, in accordance with equitable principles, taking all the special and relevant circumstances into account based on international law».
- (22) Cfr. T. C. Kariotis, «A Greek Economic Exclusive Zone in the Aegean Sea», in *Mediterranean Quart.*, 18, 3, 2007, 56.
- (23) Secondo T. Kariotis «the Italian Minister of Food, Agriculture and Fisheries does not agree by arguing that Italian Fishermen have for decades now been traditional Fishing rights in the Ionian Sea and they reach up to 6 miles of our territorial waters» («The Importance of Greek Exclusive Economic Zone», Nov. 28 2017 in <https://medium.com/@HellenicLeaders>).
- (24) Istituita con Decreto Legislativo n. 94-13 del 28 maggio 1994 prevedeva una zona riservata di pesca estesa, oltre il limite delle acque territoriali, per 20 miglia (a ovest di Ras Tenes) e 40 miglia (a est dello stesso capo).
- (25) U. Leanza, «Problemi delimitazione dei confini marittimi: il rapporto Italia/Francia/Spagna/Algeria», in *Studi mar.*, 36, 1990, 16.
- (26) Testo in <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/DZA.htm>.
- (27) In https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/2018_NV_Italy.pdf.
- (28) https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ESP_2018_noteverbale_en.pdf.
- (29) <https://www.un.org/Depts/los>.
- (30) A. Carli, «Conte ad Algeri: Italia e Algeria divise sulla Zona economica esclusiva», *Il Sole 24 ORE*, 16.1.2020.
- (31) V. le iniziative assunte dall'On. Pili riportate in <http://www.unidos.io/erdogan-dietro-il-furto-del-mare-sardo-pericolosissima-operazione-turca-davanti-a-casa-2/> e <http://www.unidos.io/tag/esposto-pili-su-algeria>.



GUERRA economica e diplomazia

Massimo Franchi (*)

(*) *Consigliere strategico, docente a contratto nel corso integrativo di Rischio Politico nella laurea magistrale in Finanza e Risk Management FRIM dell'Università di Parma A.A. 2017-2018 / 2018-2019, docente di Cybersecurity al Corso di Alta Formazione Universitaria per «Formatori e Gestori di Risorse Umane nel Sistema di Sicurezza, Protezione e Difesa civile» dell'Università LIUC, docente CISITA nei corsi ITS e IFTS, docente al Master di II livello in Intelligence presso l'Università della Calabria A.A. 2019-2020. Conferenziere per organizzazioni militari internazionali e di polizia economica è iscritto all'albo docenti della SNA presso la PCM per Management Pubblico e Innovazione Digitale. È autore del libro «Riflessioni sul Management Responsabile» e coautore di «Guerra Economica».*



La Guerra Economica è un tema di grande attualità le cui tracce si possono trovare quotidianamente nelle notizie dei media di tutto il mondo. Non si tratta solo di impiegare le risorse economiche per la difesa di uno Stato, ma di concepire il sistema industriale e finanziario come una «linea di fuoco» globale da sostenere e supportare. In tale contesto che vede attivi, con diversa intensità, tutti gli Stati del G20, i corpi diplomatici fanno fatica a dare risposte certe e immediate messi in crisi dalle nuove tecnologie e dal ruolo crescente di nuovi attori più o meno visibili.

La Guerra Economica rientra sotto l'ombrello delle guerre ibride (1) per le quali tutto è permesso pur di difendere il sistema di benessere che consente lo svolgimento regolare della vita civile in uno Stato-nazione e il mantenimento del potere e dell'influenza dello stesso nel mondo. Nelle guerre ibride si verifica la combinazione di forze regolari, irregolari, organizzazioni terroristiche ed elementi criminali. Per i cinesi Qiao Liang and Wang Xiangsui (2) la prima regola di una guerra senza restrizioni è che non ci sono regole, nulla è proibito. Nella loro prospettiva la vittoria non va ricercata sul campo di battaglia fisico, una visione tipica nell'approccio occidentale della guerra, ma «*la lotta per la vittoria si svolgerà sul campo di battaglia al di là del campo di battaglia*».

Spesso la Guerra Economica (3) non è visibile, ma si cela dietro alle operazioni di fusione e acquisizione, agli investimenti dei fondi sovrani, agli investimenti diretti esteri, negli equilibri all'interno dei consigli di amministrazione delle principali società, nella difesa dei marchi e brevetti, nella protezione dei prodotti tipici di un territorio, nelle aree con fiscalità agevolata e molto altro ancora. Gli attori sono gli Stati-nazione, le imprese e gli enti locali che rappresentano i territori. La sfida è oggi globale, non ci sono veri alleati: ogni Paese gioca la propria partita. In tale contesto non vince solo chi riesce a vendere di più e a conquistare i mercati, ma anche chi propone una «percezione vincente» che agendo nell'immaginario collettivo vada a modificare i comportamenti d'acquisto e le scelte dei consumatori su scala mondiale.

Si tratta di *marketing* statale molto sofisticato i cui effetti possono non essere immediati e che vede investimenti nei settori più diversi: dall'*entertainment* all'*Oil&Gas*, passando per l'*ICT (Information and Communication Technology)*. Tale sentire, che perdura anche per decenni nei settori più vari, si traduce in un vantaggio competitivo, più o meno occulto, che va a trainare le economie. In tale contesto piccoli Stati, con pochi milioni di abitanti, arrivano ad avere un'influenza molto superiore alle loro dimensioni mixando sapientemente investimenti nel mondo delle comunicazioni, della *fintech*, dell'immobiliare, della ricerca, dei trasporti, della finanza e arrivando anche all'ap-



poggio di operazioni militari fuori dai confini statali pur non avendo forze armate consistenti e ben equipaggiate. La Guerra Economica prevede negoziati ufficiali e non, diretti e indiretti, portati avanti da organizzazioni riconosciute, ma anche da soggetti terzi apparentemente non portatori dell'interesse specifico. Si tratta di una condizione nella quale il momento decisionale è gestito in processi multi-livello all'insegna del pragmatismo.

Questa complessità potrà essere governata dalla *megadiplomazia* (4), intesa quale sistema che sta all'incrocio di questo *network* globale nel quale la risoluzione dei problemi sarà demandata a coalizioni di attori che coopereranno, anche in modo volontario, per raggiungere obiettivi specifici e pragmatici.

Storicamente per «*diplomazia si intende l'arte di trattare, per conto dello Stato, affari di politica internazionale oppure i procedimenti attraverso i quali uno Stato mantiene le normali relazioni con altri soggetti*



Le missioni delle fregate classe FREMM della Marina Militare italiana (nella foto, nave *ALPINO*) sono vere e proprie missioni diplomatiche le cui origini risalgono alle Marine italiche pre-romane, a quelle romane e alle Repubbliche Marinare.

di diritto internazionale al fine di attenuare e risolvere eventuali contrasti di interessi e di favorire la reciproca collaborazione per soddisfare bisogni comuni» (5). Essa può essere segreta o aperta, a seconda del coinvolgimento dell'opinione pubblica su trattative in corso e orientamenti della politica estera e bilaterale o multilaterale a seconda che siano in relazione due o più Stati contemporaneamente. Il negoziato in ambito diplomatico ha spesso come risultato il *trattato* tra gli Stati coinvolti che ha origini molto antiche visto che in Egitto sono stati rinvenuti archivi del XIII secolo a.C.

Nel trattato, specialmente se economico, si possono trovare delle clausole di salvaguardia che limitano o esonerano temporaneamente lo Stato dagli impegni. La complessità aumenta quando al posto del trattato si ha un accordo tra aziende multinazionali controllate dai governi le quali, apparentemente, operano come operatori privati, ma nella sostanza difendono sistemi statali.

Quando poi gli accordi sono multilaterali e definiti sotto il controllo di organizzazioni internazionali per disciplinare determinati aspetti del diritto e delle relazioni internazionali ci troviamo di fronte alle Convenzioni, tra le quali si ricordano quelle dell'Aia, di Ginevra e di Vienna.

In tale ambito dobbiamo certamente ricordare anche la «diplomazia navale» (6) dedicata a questioni navali e marittime di rilevanza nazionale le cui origini risalgono addirittura alle Marine italiche pre-romane, a quelle romane e alle quattro Repubbliche Marinare, che hanno aperto i rapporti con la Cina e «spinto» la scoperta dell'America. A tal proposito è essenziale rammentare come nella Repubblica di Venezia la flotta, poi riformata nel 1600 in vera e propria Marina da guerra, rivestisse un ruolo strategico/diplomatico/commerciale e fosse inizialmente costituita da cittadini-mercanti che potevano trasformarsi rapidamente in marinai-soldati.

Si tratta di una diplomazia per certi versi protrattasi fino ai giorni nostri con le campagne addestrative del *Vespucci* e le missioni, per esempio in ultimo, delle fregate classe FREMM della Marina Militare italiana che — oltre ad attività di presenza, sorveglianza, addestramento e cooperazione — sono state e continuano ad essere vere e proprie ambasciatrici del «*Made in Italy*» e della parte più tecnologica e avanzata dell'industria e della ricerca italiana.

La diplomazia moderna, che si definisce durante il «lungo quattrocento» e si consolida tra il XIV e XVI secolo con lo scopo principale di evitare la guerra tra i tanti Stati del tempo, vede il passaggio da missioni diplomatiche occasionali e di durata variabile, con ampio grado di discrezionalità, alla figura dell'ambasciatore con residenza permanente in uno Stato straniero e un contatto costante con il vertice dello stesso.

Una data particolarmente significativa per questo cambiamento fu in Italia la pace di Lodi del 1454 (7) che portò a un mutamento sostanziale nell'attività diplomatica, professionalizzandola e legittimandola con legazioni stanziali. Garante dell'equilibrio generatosi fu Lorenzo il Magnifico che attuò la «*politica dell'equilibrio*» o «*balance of power*», ripresa poi dalla Gran Bretagna nei secoli successivi e tesa a evitare che sul continente europeo potesse emergere una potenza

egemone. Un salto di qualità si ebbe però in Francia la cui diplomazia, sotto la spinta di Luigi XIV (8), ebbe uno slancio globale sviluppando una rete di relazioni internazionali, con obiettivi chiari e difendendo le prerogative del corpo diplomatico. Altra pietra miliare nella diplomazia si riferisce al pensiero del presidente americano Woodrow Wilson (9), basato sull'autodeterminazione dei popoli e sulla cooperazione internazionale. Il «programma di Wilson», composto da quattordici punti venne seguito alla conferenza di pace di Parigi che pose fine al Primo conflitto mondiale, ridisegnando l'assetto dell'Europa e conferendo agli Stati Uniti un ruolo dominante negli assetti internazionali. In seguito, il mondo emerso dalla fine della Seconda Guerra mondiale ha visto lo spostarsi del baricentro decisionale dall'Europa agli Stati Uniti, i quali da quel momento storico e dopo il determinante contributo versato nel conflitto hanno condizionato la gestione del mondo attraverso interventi più o meno diretti, grazie all'*US Navy*, nelle diverse aree del pianeta, quasi sempre supportati dai cugini inglesi.

Certamente in tempi recenti dobbiamo ricordare il Washington Consensus, la cui espressione è stata conosciuta dall'economista John Williamson nel 1989 e che ha avuto una forte influenza ben oltre l'inizio del nuovo millennio. Nella sostanza dei fatti, si tratta di una decina di direttive liberiste il cui riferimento principale deriva dalla celebre scuola di Chicago — ma anche dal Fondo Monetario Internazionale, dalla Banca Mondiale e dal Dipartimento del Tesoro degli Stati Uniti — che hanno caratterizzato le agende politiche del Presidente Ronald Reagan e del Primo Ministro inglese Margaret Thatcher. Queste politiche, su indicazione di organismi internazionali considerati *super partes*, hanno mantenuto il controllo dell'agenda politica globale nelle mani degli Stati Uniti, ma hanno consentito anche ai produttori asiatici di dilagare nei mercati occidentali.

Nell'ambito diplomatico sono poi emersi i cosiddetti «*Threshold war*», i «conflitti di soglia» attraverso i quali le attività ostili sono tenute lontane dai confini statali. Secondo l'analista John Raine (10) l'Iran e gli Stati Uniti nel 2019 hanno usato una molteplicità di tecniche e di risorse con il fine di relegare il conflitto a una possibilità remota.

I contendenti hanno infatti spiato, condotto attacchi contro gli alleati delle diverse parti, sequestrato navi, ecc. Nella sostanza si tratta di conflitti ibridi nei quali i costi di denaro e in termini di vite umane, sempre importanti agli occhi dell'opinione pubblica, sono inferiori rispetto alle guerre tradizionali.

In questo ambito, anche l'approccio del corpo diplomatico cambia e si espleta nel binomio sfida/resistenza con le stesse organizzazioni estere impegnate nel trovare uno spazio di manovra dai *diktat* americani.

La guerra di soglia non ha però confini precisi e perciò gli obiettivi delle relazioni internazionali diventano difficili non avendo mai uno stabile approdo, con molteplici giocatori che cercano di avere materiale per la negoziazione da una posizione di vantaggio che nella pratica può derivare da una petroliera, a un accordo bilaterale con un Paese strategico o alla costruzione di un centro di ricerca.

Il mondo della Guerra Economica ha generato un cambiamento del paradigma diplomatico, dovuto all'avvento tecnologico, alle maggiori informazioni disponibili per i cittadini e a fenomeni come WikiLeaks che hanno minato le basi della diplomazia generando attriti tra Paesi alleati che si sono visti pubblicare informazioni riservate, *Relevant Information*, in altri tempi custodite gelosamente. Il dato informatico è oggi agente di *innesco* delle crisi affiancando, ma non ancora sostituendolo *in toto*, il petrolio. Operazioni aziendali apparentemente normali di acquisizione di un'impresa in estrema difficoltà, come la trattativa Fincantieri-Stx, hanno visto esercitare il diritto di prela-






Lo sforzo diplomatico italiano, come avviene in tutti gli altri Paesi facenti parte del G20, dovrebbe essere teso anche a incoraggiare, assistere e coordinare l'attività delle imprese, nell'ottica della Geoeconomia.

zione da parte di uno Stato-nazione risolto poi con l'accordo Macron-Gentiloni, ma reputato incompatibile con il mercato interno e le regole dell'Unione nel gennaio 2020. Le imprese private che in Italia sono c.a. 3.8 milioni, investono, ricercano e sviluppano prodotti per trovare nuovi mercati. Dal loro successo dipende il gettito fiscale e le risorse a disposizione del nostro Stato. Gli imprenditori e i manager in generale, ma quelli del settore marittimo in particolare vista la loro presenza in tutti i mari e gli oceani del globo, sono tra gli ambasciatori del «*Made in Italy*» nel mondo, tramite proposte di innovazione di prodotto e *design* unico che sono apprezzate al punto di fare tendenza ed essere copiate da altri produttori.

Lo sforzo diplomatico italiano, come avviene in tutti

gli altri Paesi facenti parte del G20, dovrebbe essere teso anche a incoraggiare, assistere e coordinare l'attività delle imprese, nell'ottica della Geoeconomia per la quale, secondo Edward Luttwak, «*i capitali investiti o attratti dallo Stato sono l'equivalente della potenza di fuoco; le sovvenzioni per lo sviluppo dei prodotti corrispondono al progresso dell'armamento; la penetrazione dei mercati con l'aiuto dello Stato rimpiazza le guarnigioni militari dispiegate all'estero, come pure l'influenza diplomatica*». Se questo non dovesse accadere realmente e in breve tempo, si assisterebbe a un impatto devastante della globalizzazione sul sistema Italia, ancora ben lontano, tra i grandi Paesi, dal recuperare il PIL perso durante la crisi finanziaria ed economica del 2007-2008. 

NOTE

- (1) United States (U.S.) Army Doctrine Publication (ADP) 3-0.
- (2) Entrambi Ufficiali dell'Esercito cinese, hanno scritto nel 1999 il libro *Unrestricted Warfare*.
- (3) M. Franchi e A. C. de Carolis, *Guerra Economica – Modelli decisionali e intelligence economico finanziaria*, Licosia edizioni, 2017.
- (4) P. Khanna, *Come si governa il mondo*, Roma, Fazi Editore, anno 2011.
- (5) *Enciclopedia Treccani*.
- (6) «Il ruolo della diplomazia navale nel XXI secolo», di Paolo Casardi, *Rivista Marittima*, Roma, ottobre 2019.
- (7) La pace di Lodi, firmata il 9 aprile 1454 mise fine allo scontro tra Venezia e Milano (guerre di Lombardia) e garantì per quarant'anni all'Italia una pace duratura e stabile favorendo l'avvento del Rinascimento.
- (8) Luigi XIV, il Grande, detto il Re Sole (*Le Roi Soleil*), re di Francia; nacque a Saint-Germain-en-Laye il 5 settembre 1638 da Luigi XIII e Anna d'Austria, morì a Versailles il 1° settembre 1715.
- (9) Woodrow Wilson, 1856-1924, è stato il 28° presidente degli Stati Uniti.
- (10) John Raine, «Iran: war on the threshold», IISS, 5th August 2019.

LA DIPLOMAZIA NAVALE NELLA STRATEGIA DI SICUREZZA MARITTIMA EUROPEA

Paola Giorgia Ascani (*)

Tra gli effetti ormai consolidati della globalizzazione possiamo annoverare, con un simpatico gioco di parole, l'affioramento completo della funzione diplomatica del mare. L'utilizzo di oceani e mari nelle relazioni internazionali è ormai strategico per l'ordine globale. Per questo motivo, la definizione del secolo corrente come secolo marittimo (*Blu Century*) sottolinea, in modo realistico, l'impegno delle potenze internazionali, senza esclusione delle emergenti, nell'intensificare l'utilizzo degli ambienti marittimi non solo a fini economici, ma anche strategici. Lo sviluppo nell'adozione di strategie, tradizionalmente diplomatiche, in campo marittimo così come si sono affermate di recente, viene da lontano e passa per l'elaborazione del concetto chiave di *proiezione marittima degli Stati*.

(*) *Avvocato del Foro di Roma dal 2006, esercita prevalentemente in campo penale e tutela dei Diritti Umani. Patrocinante dinanzi la Suprema Corte di Cassazione e giurisdizioni superiori. Membro della Commissione Diritto e Procedura Penale del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Roma, ha pubblicato con la casa editrice Giuffrè contributi sulla disciplina dei contratti, brevetti e marchi e proprietà intellettuale. È stata Tutor e membro del direttivo della Camera Penale di Roma e del Centro Studi Alberto Pisani. Ha curato, sotto il profilo giuridico e legale, progetti foto-editoriali in materia umanitaria e internazionale. È consulente giuridico e forense del Circolo del Ministero degli Affari Esteri.*





Le Unità della Marina Militare sono costantemente impegnate anche in attività di diplomazia navale. Nell'immagine nave CARABINIERE (Fonte: reddit.it).

La connessione tra strategia navale e interessi nazionali è il punto di vista che conduce a considerare la potenza navale di uno Stato non più solo nell'ottica militare, bensì in una visione di più ampio respiro che comprenda finanche un ruolo di cooperazione per la sicurezza e a sostegno della pace e della stabilità dell'ordine marittimo. Il punto di arrivo è l'ampliamento del ruolo della forza navale quale strumento specifico di diplomazia che promuova lo Stato e le sue forze armate sulla scena internazionale, già definita diplomazia navale.

Questa, assieme alla funzione strettamente commerciale, costituisce una declinazione del più ampio concetto di *seapower* (elaborato a cavallo tra la fine dell'Ottocento e i primi del Novecento), indicativo della capacità di uno Stato di estendere la propria potenza anche al mare. Così inteso, il potere marittimo non è solo l'esercizio della forza navale e quindi militare, bensì è una fitta rete di azioni e di politiche statali che si proiettano e vanno a comprendere tutto il dominio marittimo.

Anche se in modo parziale, le definizioni di *seapower* e di diplomazia marittima sono coincidenti ove si parla di capacità delle forze della Marina Militare, a supporto dell'azione diplomatica, di influenzare la condotta altrui, in una serie di iniziative che si inseriscono nella politica nazionale di sicurezza. Questo significa che nell'esplicarsi dell'attuale potere diplomatico marittimo degli Stati o della Comunità Internazionale nel perseguimento dei propri obiettivi strategici, le Marine svolgono un ruolo centrale in grado di influenzare gli eventi e la condotta degli altri attori, anche attraverso missioni di cooperazione per la gestione dell'ordine marittimo nonché di attività diplomatiche di c.d. *soft power*. È tuttavia determinante alla riuscita del contributo della forza navale, alla realizzazione e al mantenimento di un ordine marittimo pacifico, che siano presenti i tre fattori del *seapower*: la posizione (geografica) strategica dello Stato, l'attenzione che questo presta al mare, inteso quale teatro strategico e la flotta adeguata al compito da perseguire.

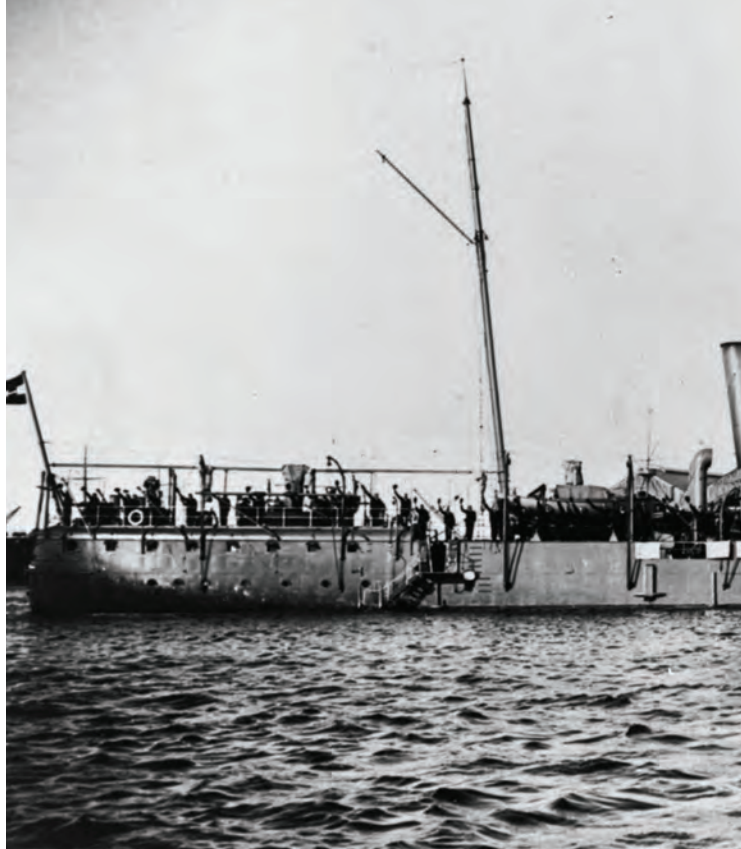
Ormai da anni l'Italia, come singolo Paese, ma anche in seno all'Europa e come partner delle Organizzazioni internazionali, persegue l'obiettivo di consolidare la propria proiezione marittima in ossequio ai principi del diritto internazionale, soprattutto sotto il profilo della sicurezza. Del resto, il senso dell'implementazione del *seapower*

per lo Stato, oggi, è quello prevalente, e pressoché univoco, dell'affermazione della propria influenza sullo scenario internazionale, che altro non è se non un mezzo per esercitare la diplomazia. Una specie del più generico impegno diplomatico in grado di conservare l'ordine marittimo globale tramite la cooperazione. Per uno Stato o una Comunità di Stati come l'Europa, perseguire oggi, in tempo di pace, il *seapower* significa realizzare e mantenere una supremazia nel dominio marittimo (*command of the Sea*) necessaria e funzionale al mantenimento della sicurezza *tout court* e della prosperità nazionale e transfrontaliera. La maggior parte dell'impegno navale degli Stati si dispiega proprio in operazioni di sicurezza, spesso anche congiunte, e avvalendosi dell'impiego delle forze navali soprattutto per missioni di *peacekeeping* divenute, in via ufficiale, il riflesso più evidente del modo di intendere il dominio marittimo come un terreno su cui agire in modo capillare e con una visione d'insieme, al fine di mantenere un equilibrio che porti benessere e sicurezza non solo per i singoli Stati, ma anche per le Comunità.

La sicurezza marittima come perno della Diplomazia Navale

La *Naval Diplomacy* postmoderna è perciò un coacervo di attività che si dispiegano su un raggio d'azione ben più ampio della storica accezione di diplomazia delle cannoniere, elaborata nel XIX secolo. Grazie alla loro peculiare flessibilità, le Marine mondiali post-moderne sono divenute uno strumento prediletto dalla diplomazia e svolgono oggi attività che vanno dall'assistenza umanitaria alla repressione della pirateria, dalla lotta al traffico d'armi e di esseri umani alla tutela delle norme sullo sfruttamento delle risorse energetiche, in aggiunta a tutte le operazioni di *constabulary role* (anti-terrorismo, pattugliamento, sorveglianza dei mari e interdizioni di traffici illegali, prevenzione e controllo dell'immigrazione illegale). Fondamentali sono poi le operazioni di *sea control* legate alla protezione delle linee di comunicazione, all'interdizione marittima e al contrasto delle minacce di naviglio ostile.

Le politiche e azioni si sono moltiplicate di pari passo all'istituzione di Enti a carattere diplomatico, divenuti altrettanto numerosi a partire dal secondo dopoguerra,



quando si sono fatti palesi gli interessi statali al *seapower*. In origine si faceva riferimento solo alla NATO (Organizzazione del Trattato del Nord Atlantico), ora invece il panorama attuale contempla, tra gli altri, l'IMO (*International Maritime Organization*) e l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA), fondati rispettivamente nel 1959 e nel 2002. Entrambi hanno adottato strategie e misure normative e d'attuazione per tutelare la sicurezza marittima, sulla quale il Consesso delle Nazioni europee sta investendo in modo intenso nell'ultimo ventennio. Parole come *Maritime Security*, *Maritime Situational Awareness*, *Capacity Building* sono ora patrimonio comune e non più solo delle politiche diplomatiche navali dei singoli Stati.

La Comunità ha preso coscienza che gli interessi marittimi europei sono strettamente correlati con la sicurezza dei cittadini, poiché una scarsa attenzione alla *Maritime Security* è il terreno fertile per la nascita e la proliferazione di minacce al territorio dell'Unione. L'approccio che unisce e integra le attività civili, di difesa e di cooperazione con azioni di diplomazia sia locale, che comune è invece la chiave di volta per la concreta realizzazione e conservazione di una Unione sicura sotto tutti i punti di vista. Di recente, gli interventi comunitari in materia hanno fissato dei punti cardine, mettendo a sistema indicazioni e comunicazioni



risalenti al Trattato di Lisbona del 2007, per l'evoluzione della Politica Marittima Integrata (PMI) di cui la strategia di sicurezza marittima costituisce forse la costola più significativa. Si tratta di importanti linee guida verso un'identità marittima europea da riconoscere, *in primis*, e da salvaguardare, poi, attraverso una regolamentazione delle attività che si svolgono in mare e che sostituisca all'impegno statale singolo, quello comunitario. Seguendo questa linea plurale di approccio, l'UE ha emanato, per mezzo di comunicazioni della Commissione al Parlamento e al Consiglio Europeo, dei documenti essenziali nei quali per la prima volta si parla in modo esplicito di sicurezza marittima: a) il Libro Verde, COM(2006)275 definitivo del 2006, in tema di futura politica dell'Europa e visione europea di oceani e mari; b) il Libro Blu, COM (2007)575 definitivo del 2007, finalizzato all'istituzione di una *Politica Marittima Integrata* europea competitiva in tema di globalizzazione, *climate change*, tutela dell'ambiente marino, e sicurezza marittima; c) la Strategia della Crescita Blu, introdotta con comunicazione della Commissione, COM(2012)494 definitivo del 2012, comprensivo degli obiettivi dell'Agenda Europea 2020. In breve, l'Europa si avvede che il controllo dei mari deve essere trattato in modo collaborativo per evitare inefficienze e conflitti del genere di quelli riscontrati fino ad allora; con i predetti documenti,

Una vignetta del disegnatore Corbis (*credits to*) che ritrae il Presidente statunitense Theodore Roosevelt, ideatore della c.d. politica del grosso bastone (*The Big Stick Diplomacy o Theory: «parla dolcemente e porta con te un grosso bastone»*), a indicare la politica statunitense di intervento diplomatico e militare negli affari interni degli altri Stati americani nei primi del 1900. L'antesignana della Diplomazia delle Cannoniere. Accanto: l'Incrociatore torpediniere SMS *PANTHER* (1885) della Marina Austro-ungarica salpò nel 1896 da Pola per l'Estremo Oriente passando per il Canale di Suez, facendo scali in numerosi Paesi tra cui l'India, il Siam, il Vietnam, la Cina, il Giappone, la Russia asiatica e rientrando in Patria nel 1898, dopo aver percorso 37.700 miglia e visitato 69 porti esteri. Nel 1902 partecipò a una missione diplomatica in Marocco (Fonte: wikipedia.org).

mirati a realizzare una rete europea di sorveglianza, difesa e gestione dello spazio marittimo europeo, mette in campo una vera e propria Politica Marittima strutturata a livello comune. Da allora la Sicurezza Marittima è divenuta una priorità che sarà definita, e confluirà, nella Strategia Europa 2020 in materia di realizzazione del potenziale di crescita e occupazione di mari e oceani. Seguirà l'adozione, da parte del Consiglio europeo, del primo piano di Strategia per la Sicurezza Marittima dell'Unione Europea con i due documenti che costituiscono, oggi, il quadro generale di riferimento: 1) il DOC 11205/14 istitutivo dell'*European Union Maritime Security Strategy* (EUMSS, *in basso la copertina del documento, fonte European Commission*), a carattere sostanziale e approvato con DOC.EUCO n.79/14; 2) il DOC 17002/14, di matrice pratica, contenente il primo Piano d'Azione con lo scopo di dare attuazione alle indicazioni contenute nella Strategia, poi modificato nel 2018

col vigente DOC 10494/18 che ha inglobato altresì le nuove strutture create dalla UE ovvero il Fondo Europeo per la Difesa. Pur essendo neonata rispetto ai sistemi consolidati di NATO e Stati Uniti, la Strategia europea è il settore comune che ha subito l'impulso maggiore allo sviluppo ed è già molto competitivo, al punto di poter parlare di *European Maritime Force*, ovvero una forza militare multinazionale congiunta.

Il documento di strategia per la sicurezza marittima dell'Unione Europea (EUMSS)

Una disamina dell'EUMSS ne rivela la vocazione strettamente disciplinare nel solco dell'originaria, e più generale, *European Security Strategy* (ESS) introdotta nel 2003 della quale costituisce un'evoluzione. Tutte le attività attinenti la sicurezza marittima, interna ed esterna, dell'Europa si svolgono oggi in conformità a detta disciplina. Lo scopo dell'EUMSS fu quello di completare l'esistente Politica Marittima Integrata (PMI) rimasta a un livello dispositivo troppo generico, sebbene onnicomprensivo di tutte le opzioni e azioni riguardanti l'ambito marittimo. Il compendio europeo si prefigge innanzitutto di garantire lo stato di diritto nelle zone al di fuori delle giurisdizioni nazionali e tutelare gli interessi marittimi strategici dell'UE (tra gli altri, pace e sicurezza generale, libertà e diritto di navigazione, controllo delle frontiere esterne, tutela di infrastrutture e porti, protezione delle coste, condotte e cavi subacquei, piattaforme *off-shore*).

Il grande merito di questa operazione regolamentare è quello di aver richiamato l'attenzione sulla sicurezza, rivendicandone la centralità rispetto alla PMI e alla ESS che l'avevano relegata a una funzione molto più marginale. Altro grande pregio dell'EUMSS è averne realizzato l'ampliamento del raggio di azione, grazie al rafforzamento della coniugazione tra gli obiettivi di politica strategica e la cooperazione civile e militare. Nonostante ciò,



il documento mostra il fianco proprio sulla sicurezza marittima, laddove non possiede una forma legislativa vera e propria e quindi manca di quella visione unitaria che sostiene tutti gli interventi di quel genere. Le leggi hanno infatti il pregio di essere frutto di un lavoro di discussione e sintesi delle diverse anime che

concorrono a formarne i principi e che, solo in un secondo momento, si traducono in norme legislative. Nello specifico, la carenza del compendio consiste nel limitarsi ad assorbire le previsioni già esistenti e dettate altrove. Benché si tratti di atti dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), dette norme andrebbero armonizzate comunque con le esigenze e la visione giuridico-normativa europea, al fine di renderle realmente efficaci. Per ora, un intervento rafforzativo e armonizzante dell'UE in questo senso si registra solo, e parzialmente, in relazione al contrasto agli atti di terrorismo e interferenza illecita su navi e impianti portuali, compiuto tramite il Regolamento n. 725/2004 che ha incorporato la disciplina prevista da SOLAS (Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare-*Safety Of Life At Sea*) e Codice ISPS (Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali), in materia, e alla prevenzione di attività illegali transfrontaliere, tramite il Regolamento n. 562/2006, che ha, di fatto, riformulato la gestione delle frontiere marittime esterne.

Il piano d'azione della strategia per la sicurezza marittima dell'Unione Europea

Elaborato al fine di impedire che l'EUMSS rimanesse una raccolta di indicazioni col valore di mera petizione di principio, il Piano d'Azione provvede a dare

indicazioni per l'inserimento della politica di sicurezza nelle politiche europee. L'analisi, compiuta sull'ultima formulazione vigente contenuta del DOC 10494/18, ci conduce al cuore delle politiche europee sulla Sicurezza Marittima. È facile leggersi la ferrea volontà degli Stati membri di consolidare la propria forza nel dominio marittimo, e l'intenzione di diventare protagonisti nella gestione delle attività, ritagliandosi sui mari un ruolo di pesante caratura nell'ordine internazionale. Infatti, il documento incarna da un lato le priorità già individuate nella strategia globale per la politica estera e di sicurezza e, dall'altro, le conclusioni per il rafforzamento della politica di sicurezza e difesa comune (PSDC) che costituiscono l'attuale strategia di sicurezza interna dell'UE 2015-2020. Individua inoltre la via da seguire per la piena attuazione dell'EUMSS, dettando regole che ne riflettono per intero il rigore normativo.

In breve, il Piano d'Azione si basa su 4 principi: 1) approccio multidisciplinare tra i settori chiave (cooperazione civile-civile, civile-militare, militare-militare); 2) l'integrità funzionale, ossia fatte salve le singole competenze dell'Unione e degli Stati membri sulle zone marittime, nel rispetto del diritto internazionale disciplinato dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare (UNCLOS), realizzare una consistente integrazione con le previsioni UE; 3) il rispetto delle norme e dei principi vigenti; 4) il multilateralismo marittimo, ossia l'assicurazione che le azioni del Piano contribuiscano ad attuare la strategia di sicurezza in conformità ai dettami dell'UE, della nuova strategia di sicurezza interna (elaborata per gli anni 2015-2020),

del Consiglio sulla sicurezza marittima globale, e dalla *governance* internazionale degli oceani, tramite un confronto sempre aperto con tutti gli Enti e gli Organi operativi nel settore.

Il rispetto dei dettami del Piano d'Azione, permetterà all'Europa, e ai singoli Stati membri, di affrontare con successo le prossime sfide in tema di sicurezza, non limitandosi all'analisi delle minacce già in atto nel mondo marittimo, bensì intercettandole a priori, e mettendole a confronto con le esigenze e i rischi prove-



La FREMM VIRGILIO FASAN nel mese di febbraio ha fatto sosta nel porto di Larnaca (Cipro) nell'ambito dell'operazione di pattugliamento nel Mar Mediterraneo Orientale e delle attività nel settore della cooperazione internazionale e dialogo tra i Paesi dell'area (Fonte: reportdifesa.it/ocean2020.eu). Nella pagina accanto, in alto: il logo dell'Unione Europea Occidentale e, sotto, la copertina dell'EUMSS (Fonte: European Commission).

nienti da altre realtà a esso connesse come le minacce informatiche/ ibride/chimiche/biologiche/radiologiche/nucleari (CBRN), grazie alla sinergia con tutti gli altri organi competenti nei rispettivi rami. A tale fine, è improntata la sistematica stessa del Piano, suddiviso in Parte A: che riguarda i campi di attività individuati nella strategia per la sicurezza marittima dell'UE, e Parte B: dedicata alle questioni marittime regionali e finalizzata al perseguimento delle esigenze specifiche delle zone marittime chiave di tutto il settore europeo e globale. Si tratta, in sostanza, della creazione di un gigantesco *network*, nel quale far confluire, in condi-



La Fregata *FEDERICO MARTINENGO* impegnata nell'Operazione EUNAVFOR-Atalanta (Fonte: ocean2020.eu).

visione, tutte le migliori pratiche, gli insegnamenti e le scoperte, nei rispettivi settori di competenza, al fine di rendere possibile uno sviluppo paritario e costantemente all'altezza della situazione ovunque ci si trovi nella condizione di fronteggiare un problema o gestire una risorsa. C'è quindi da sperare che il Piano d'Azione, sia rispettato e incentivato dalle singole realtà comunitarie, affinché si realizzi concretamente, anche sul fronte marittimo, il processo di evoluzione compiuto dalla più generale politica di sicurezza e difesa comune (PSDC) europea, introdotta con il Trattato sull'Unione Europea (TUE) e parte integrante della politica estera e di sicurezza comune dell'Unione (PESC), poi integrata dal Trattato di Lisbona. Proprio a questa revisione del Trattato si deve la modifica e l'ampliamento dei poteri dell'attuale Alto Rappresentante dell'Unione per gli Affari Esteri, che da allora è l'Autorità in cui si concentra la gestione della politica di sicurezza comune.

Per poter contare su una effettiva sicurezza marittima, pertanto, occorre che si perseguano con costanza, anche sotto il profilo normativo, gli obiettivi del Piano circa il raggiungimento di un'adeguata visibilità dell'Europa nel settore marittimo globale, una forte e concreta capacità di comunicazione con i Paesi terzi, il rispetto della *governance* marittima e dello stato di diritto, il rafforzamento della sicurezza portuale, una legittima gestione delle frontiere, e la lotta alle attività illegali.

Un altro importante obiettivo del Piano è promuovere la risoluzione delle controversie, affidando il più possibile, secondo competenza, i contenziosi marittimi al Tribunale Internazionale per il Diritto del Mare (ITLOS), la cui azione giurisdizionale nel risolvere le questioni tra gli Stati è effettivamente l'unica in grado di dirimere le controversie, rimanendo in linea con i dettami della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, e quindi praticare la certezza del diritto. È possibile concludere che l'Europa stia investendo molto in regole e Istituzioni del potere marittimo capaci di affiancare sul campo la NATO, operativa già dai primi anni del nuovo millennio con le proprie attività, risoluzioni e operazioni.

Le attività di *Maritime Security* europea. L'Operazione EUNAVFOR MED

L'EUNAVFOR MED (*European Naval Force Mediterranean*) non è solo uno tra i più consistenti esempi di politica estera e sicurezza comune compiuti nel Mediterraneo centromeridionale grazie a una tra le più grandi operazioni cui gli assetti navali europei abbiano mai partecipato nel Mediterraneo, ma rappresenta anche la prima testimonianza operativa dell'approccio multidisciplinare del Piano d'Azione sulla Strategia di sicurezza marittima europea tra quelle avviate fino a oggi (un precedente simile con alcune differenze è rappresentato dall'operazione EUNAVFOR-Atalanta, decisa dal Consiglio Europeo nel 2008). Istituita dal Consiglio

dell'Unione Europea con la decisione (PESC)2015/778 del 18.05.2015, EUNAVFOR MED è condotta anche dall'Italia allo scopo di contrastare il traffico illecito di esseri umani e si inserisce nell'impegno globale di ripristinare la stabilità e la sicurezza nell'area nordafricana a seguito della caduta del regime libico, che ne è in via principale responsabile. L'intervento dell'Alto Rappresentante che ha lanciato l'Operazione, ha costituito la prima applicazione dell'art. 34, comma 2 del Trattato sull'Unione Europea (TUE - Il Consiglio adotta misure e promuove la cooperazione finalizzata al conseguimento degli obiettivi dell'Unione), a ragione di quella che, secondo l'UNHCR (*United Nations High Commissioner for Refugees* - Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati), è passata alla Storia recente come la più ingente perdita di vite umane mai avvenuta nel Mediterraneo ovvero l'affondamento di un peschereccio che trasportava quasi 800 persone che migravano dalla Libia.

Con l'EUNAVFOR MED, l'Europa ha messo in campo la prima integrazione di componenti militari e civili operanti in campo internazionale, e cooperato altresì con attori governativi e non governativi. Anche se, dal punto di vista giuridico, il contenuto che stabilisce i poteri per EUNAVFOR MED ricalca la Risoluzione ONU n. 1851(2008) con cui la Comunità Internazionale aveva già affrontato la questione della pirateria somala, per la politica di sicurezza estera europea costituisce una novità assoluta. Con la decisione (PESC)972/2015 del 22.06.2015 il Consiglio avvia l'Operazione condotta da Nave *Cavour* con l'appoggio di navi della flotta tedesca e guidata dall'Ammiraglio di Divisione Enrico Credendino, nominato *Operation Commander* assoluto di tutte le forze nazionali e internazionali utilizzate. Furono definite tre fasi, *in primis*, una fase preparatoria per l'individuazione e il monitoraggio delle reti di migrazione, tramite l'acquisizione di informazioni e il pattugliamento in alto mare, per individuare il *modus operandi* dei contrabbandieri e trafficanti di esseri umani. In un secondo momento, nella fase esecutiva (avviata con Decisione 1172/2015 del 28.09.2015), disporre i fermi, le ispezioni, sequestri e di-

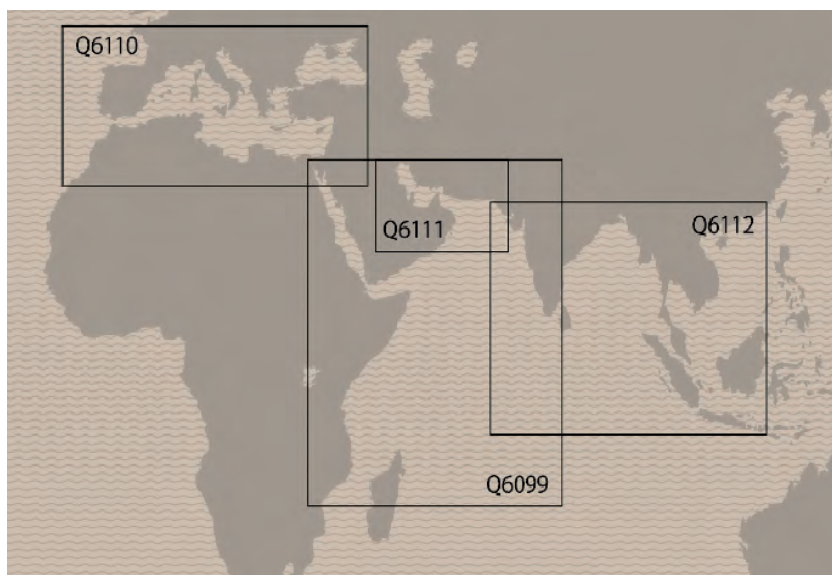
rottamenti in alto mare delle imbarcazioni sospette, estendendo la possibilità di porre in essere queste misure, sempre in presenza di sospetti, anche nelle acque territoriali e interne di uno Stato costiero, nel rispetto delle risoluzioni del Consiglio di Sicurezza dell'ONU esistenti o con il consenso dello stesso Stato.

Infine, l'ultima fase registrava la novità più consistente, consentire alle forze internazionali finanche di mettere fuori uso o rendere inutilizzabili le imbarcazioni sospette e di farlo sul territorio dello Stato costiero interessato, purché sempre in conformità alle risoluzioni ONU applicabili al caso concreto. I presupposti dell'Operazione furono fissati nel rispetto del diritto internazionale contenuto nelle Convenzioni di Barcellona e di Ginevra e, per l'ambito strettamente marino, nell'UNCLOS, SOLAS E SAR, per cui l'EUNAVFOR MED, sin dal momento del lancio ufficiale (con decisione del Consiglio (PESC)972/2015 del 22.06.2015), si faceva carico anche dell'obbligo di assistenza e salvataggio delle persone in mare.

L'anno successivo, con Decisione del Consiglio (PESC)993/2016 del 20.06.2016, l'Operazione ha subito importanti variazioni: la proroga di un anno, e la modifica del nome in Operazione *Sophia*. Rilevante è stata l'aggiunta di due compiti importanti sia sul fronte della sicurezza marittima, che di quella cooperativa: 1) la formazione dei corpi della Guardia Costiera e della Marina Militare libica; 2) il contributo alla condivisione delle informazioni e all'attuazione dell'embargo sulle armi, già imposto dall'ONU in alto mare e al largo delle coste libiche (ultime Risoluzioni ONU 2292(2016) e 2362(2017) del 14.06.2016, Consiglio di Sicurezza dell'ONU-UNSCR).

Anche nel 2017 l'Operazione è stata prorogata e ampliata per comprendere tre nuovi compiti. Sono stati aggiunti — un meccanismo di controllo sulla formazione della Guardia Costiera e Marina libiche, — lo svolgimento dell'attività di sorveglianza e raccolta informazioni sul traffico illecito di petrolio libico in ossequio alle Risoluzioni 2146(2014) e 2362(2017) del Consiglio di Sicurezza dell'ONU — e infine, l'intensificazione dello scambio di informazioni sulla rotta di esseri umani





Esempio di carte nautiche sulla sicurezza marittima (Fonte: R. R. Fucà). Le carte della c.d. serie Q contengono informazioni critiche per la sicurezza al fine di assistere gli equipaggi nella pianificazione di passaggi attraverso aree ad alto rischio. Le informazioni includono dettagli su pirateria, zone di esclusione ed embargo. Il servizio SRIM (*Security Related Information to Mariners*) fornisce tutti i dati necessari per mantenere aggiornate le carte della serie Q, con informazioni aggiuntive sulla sicurezza. Il numero che segue la lettera sta a indicare le diverse zone marittime: Q6110- Mar Mediterraneo, Q6111- Golfo Persico e Mare Arabico, Q6112- Rotta Karachi/Hong Kong, Q 6099-Mar Rosso, Golfo di Aden, parte del Mar Arabico.

con le Agenzie FRONTEX (*European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of The Member States of The European Union*) ed EUROPOL. Altre proroghe si sono succedute fino al 2019 appena trascorso, anno in cui la storia dell'Operazione è divenuta più controversa. Con Decisione (PESC)1595/2019 del 26.09.2019, il Consiglio di Sicurezza e Politica Estera europeo, infatti, pur prolungandone il mandato fino al marzo 2020, ha confermato la sospensione degli assetti navali già adottata il 29 marzo 2019 dal Comitato Politico di Sicurezza dell'Unione, con la definizione emblematica di «*Sophia asciutta*».

Nel mese corrente, è stata intrapresa l'ultima revisione del mandato che porterà, probabilmente, alla chiusura definitiva dell'Operazione per sostituirla con interventi mirati solo al rafforzamento dell'embargo disposto a livello internazionale contro il traffico di armi. Se questa sarà la conclusione dell'EUNAVFOR MED - Operazione *Sophia*, potremmo dire che si sarà esaurita la prima, grande esperienza di *Naval Diplomacy* europea sostenuta da interventi regolamentari. Possiamo definirlo tale perché concepita dall'Unione, non dal singolo Stato membro, allo scopo di realizzare la pace nel Mediterra-

neo come interesse comune all'Unione stessa, e perché la gestione in costante interlocuzione tra i vertici dell'Operazione e le autorità centrali dell'UE con i Paesi membri, con gli altri Paesi del Mediterraneo e la relazione costituente con il Consiglio di Sicurezza dell'ONU, conferisce una connotazione certamente diplomatica all'intero mandato svolto.

Le attività di *Maritime Situational Awareness. Active Endeavour e Sea Guardian*

Se EUNAVFOR MED, è un esempio della *Naval Diplomacy* riconducibile al profilo delle operazioni reali di sicurezza marittima, vi sono altri interventi cui i Paesi europei partecipano, altrettanto significativi e inquadrabili nella *Maritime*

Situational Awareness (consapevolezza della situazione marittima, MSA), quale altra declinazione del potere diplomatico navale. Il principio di consapevolezza della situazione marittima (MSA), consente di comprendere come gli eventi, le attività e le circostanze militari, e non, che accadono, sorgono e si sviluppano nell'ambiente marittimo, abbiano ripercussioni anche al suo esterno. L'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale), quale organo competente, promuove in modo serrato questa cultura della consapevolezza per aumentare la sensibilità nei confronti dei pericoli riguardanti il dominio marittimo e la loro stretta connessione con l'economia, l'ambiente non marino e la sicurezza generale dei consociati. Serve pertanto una cooperazione di sicurezza robusta nel perseguire tali obiettivi, ma anche nel creare una coscienza comune. L'Operazione navale permanente *Active Endeavour*, fu una tra le prime espressioni delle politiche strutturali di *Maritime Situational Awareness*. Lanciata nel Mediterraneo dal Consiglio Atlantico della NATO nel 2001 per reazione agli attentati dell'11 settembre, in applicazione dell'art. 5 del Patto Atlantico, ha per finalità la deterrenza e il contrasto al terrorismo, tramite il monitoraggio e il con-

trollo delle navi sospette. Mirata alla realizzazione della sicurezza dei mari, al pari di EUNAVFOR MED consente, nel rispetto del diritto internazionale, il controllo diretto a bordo. Non a caso, infatti, le due missioni sono condotte in sinergia a partire da luglio 2016. A seguito degli Accordi di Varsavia di quell'anno, la NATO ha stabilito di implementare *Active Endeavour*, reindirizzandola verso l'Operazione più ampia denominata *Sea Guardian*.

L'ulteriore coordinamento con FRONTEX, l'Agenzia europea deputata al coordinamento delle attività di controllo delle frontiere esterne dell'Unione Europea, siano esse marittime, terrestri o aeree, istituita dal decreto del Consiglio Europeo n. 2007/2004, ha permesso di aumentare il monitoraggio, la ricerca e l'analisi delle informazioni utili a creare un quadro più completo per gestire e destinare uomini e mezzi dei Paesi membri nel modo più efficace e rapido nell'ambito delle singole azioni operative. L'unica differenza è sostanziale, poiché dal punto di vista normativo *Sea Guardian* non è condotta in base alla clausola di difesa collettiva dell'Alleanza di cui all'articolo 5 del Trattato. Nel 2005, le forze navali che costituivano il corpo originario della missione (STANAVFORLANT e STANAVFOR MED) sono state rispettivamente rinominate SNMG-1 (*Standing NRF Maritime Group 1*) e SNMG-2 (*Standing NRF Maritime*

Group 2). Gli assetti navali della Marina Militare italiana collaborano in operazioni congiunte nell'ambito di questa ultima Missione ancora oggi, realizzando tra le più importanti operazioni di Sicurezza Marittima a tutela degli interessi nazionali, Europei e globali.

Oltre ad assicurare un controllo anti terrorismo e anti pirateria costante sulle navi e sui commerci marittimi che attraversano il Mediterraneo, queste operazioni realizzano compiutamente il principio di Consapevolezza della Situazione Marittima (MSA), poiché consentono, tramite una presenza attiva e costante sul mare, la comprensione di eventi, attività e circostanze militari e non militari associati all'ambiente marittimo che possano essere rilevanti per la sicurezza generale. Del pari, operazioni come *Sea Guardian* possono facilitare la capacità di individuare le

azioni più appropriate da condurre contro le attività illegali in tempo utile a prevenire il formarsi di danni irreparabili.

La realizzazione di una efficace politica di MSA richiede un impegno profondo e globale, ma il suo sviluppo completo può condurre a una rete comune nella quale far confluire la conoscenza regionale dei quadri marittimi, così da comporla in un tutto che permetta a qualunque Stato o Unione di attingervi alla ricerca di metodi trasversali. Sarà altrettanto possibile rinvenire nozioni o elaborati da Istituzioni militari e civili per porre in essere una cooperazione risolutiva per l'isola-

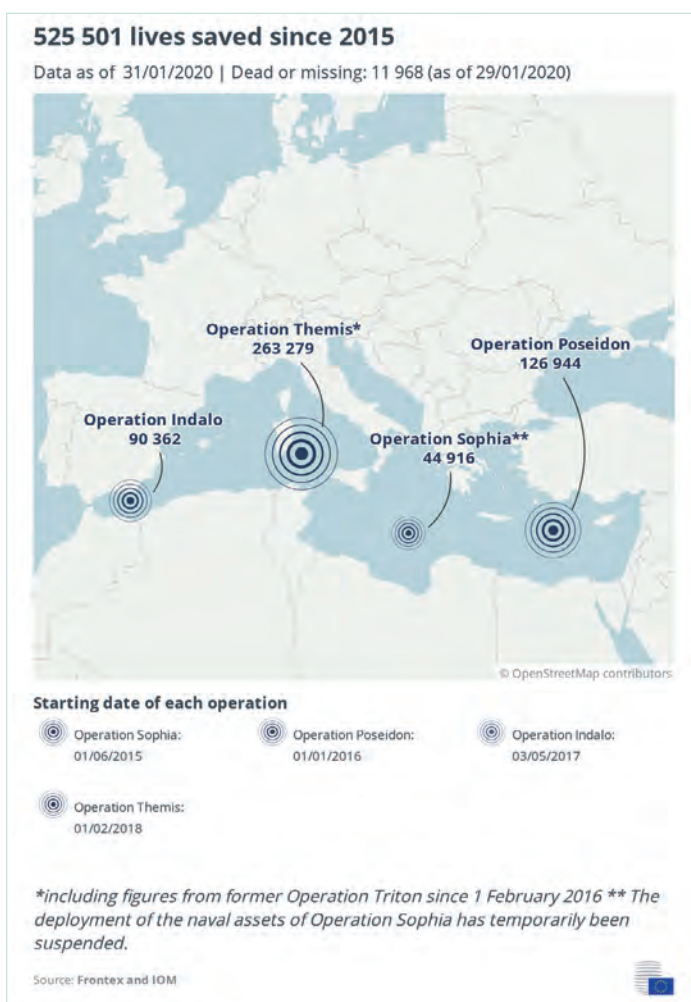


Tabella che indica il numero delle vite salvate in mare dalle varie operazioni navali impegnate nel Mediterraneo dal 2015 (Fonte: consilium.europa.eu).

mento di fattori di rischio e di disturbo della sicurezza nell'ambiente marittimo e non. Si pensi per esempio alla rete MARSUR (*Maritime Surveillance Networking*) progettata nel 2006 dall'Agenzia di Difesa Europea (*European Defence Agency - EDA*) allo scopo di creare un *network* per lo scambio, tra utenti militari, di informazioni (quali identificazione/rotta/posizione delle unità mercantili, c.d. *White Picture*) a sostegno delle operazioni di Politica di Difesa e Sicurezza Comunitaria (CSDP). L'EDA ha deciso di promuoverne l'uso anche a sostegno dell'Operazione EUNAVFOR MED *Sophia*, e, ad agosto 2019, i membri che partecipano alla rete hanno concordato la proroga dell'adattamento del sistema di scambio informazioni fino alla fine del 2020.

Questo fa sì che MARSUR diventi il sostrato militare del *network* di Condivisione delle Informazioni Europeo (CISE). In questa direzione, va anche l'impegno navale europeo nell'ambito del progetto OCEAN2020 (*Open Cooperation for European maritime awareNess*) gestito dall'Agenzia di difesa europea (EDA) per l'incremento della ricerca tecnologica in campo navale (soprattutto l'adozione di sistemi non pilotati) e mirato alla diffusione della consapevolezza dello scenario marittimo, tanto vitale per la difesa dell'Europa. Il progetto consolida il binomio sistemi tradizionali-nuove tecnologie, quale aiuto alle missioni di sorveglianza e interdizione, e costituisce per l'UE un valido esempio di cooperazione nella difesa comune. La Centrale Operativa di Sorveglianza Marittima (COSM) è stata istituita quale Organo responsabile della *Maritime Situational Awareness* italiana. Il suo impegno non conosce sosta (365 giorni l'anno, per 24 ore al giorno) ed è indispensabile per operare un controllo efficace nelle difficili acque del Mediterraneo e del resto del mondo, e per tutelare la sicurezza dei Paesi europei.

Il Capacity Building. La missione di Nave Carabiniere

Quando si parla di *Capacity Building* si intende tanto in generale, quanto nel settore marittimo, quel processo interno a un'organizzazione in grado di favorire il rafforzamento delle potenzialità con l'utilizzo



delle capacità già esistenti. Per il lavoro il diplomazia navale si tratta di tutte le attività legate, in qualche modo, all'incremento delle risorse umane come motori dello sviluppo. L'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA) è l'Organo comunitario preposto a tale tipo di procedure in ambito di Sicurezza Marittima, che fornisce agli Stati membri i mezzi necessari per affrontare, in modo efficace, le sfide in materia. In modo particolare, si occupa di aggiornare il quadro normativo per arricchirlo e migliorarlo e di promuovere le attività esecutive con cui i singoli Stati devono dare attuazione agli atti giuridici dell'UE.

Di fatto, provvede a incrementare e produrre *Capacity Building* attraverso: 1) la formazione (corsi/seminari interni/ regionali/ nazionali); 2) linee guida/raccomandazioni e le migliori pratiche sviluppate dal personale competente dell'Agenzia; 3) il mi-



La Fregata Antisommergibili VIRGINIO FASAN
(Fonte: ocean2020.eu).

Nave *CARABINIERE* ha condotto in sud-est asiatico e Australia una missione per assicurare presenza e sorveglianza marittima, rafforzare le attività di cooperazione già in corso con alcuni alleati e avviare relazioni con nuovi potenziali partner, nell'alveo dei compiti istituzionali della Marina Militare (Fonte: Michi Abba).



glioramento degli strumenti esistenti e lo sviluppo di nuovi, arrivando finanche a prestare assistenza tecnica a ciascuno Stato membro nella formazione degli atti giuridici pertinenti alla materia. In buona sostanza si tratta di una cooperazione nello sviluppo. Sono già numerose le missioni di *Capacity Building* di matrice europea avviate finora. Tra queste, una menzione spetta all'Operazione EUCAP SOMALIA (*European Capacity Building*), esempio di missione civile-militare (secondo le indicazioni del Piano d'Azione dell'EUMSS) con il compito di rafforzare, attraverso un'intensa attività di addestramento, teorico e pratico, le capacità nell'applicazione di diritto marittimo/contrasto ai traffici illeciti e alla pirateria/sviluppo delle legislazione e giustizia penale nel settore marittimo. Anche l'operazione EUNAVFOR-Atalanta ha caratteri di *Capacity Building*. Decisa dal Consiglio Europeo nel 2008, è la

prima operazione militare a carattere marittimo a guida europea con l'obiettivo di prevenire e reprimere gli atti di pirateria nell'area del Corno d'Africa (Mar Rosso, Golfo di Aden e bacino somalo) che continuano a rappresentare una minaccia per la libertà di navigazione del traffico mercantile e in particolare per il trasporto degli aiuti umanitari del *World Food Program*. Tra i compiti di questa operazione rientrano sia attività di *Maritime Security*, sia di *Local Maritime Capacity Building* (LMCB).

EUNAVFOR-Atalanta prevede infatti l'addestramento delle Forze Armate e di Polizia locali per consentire che esse sviluppino e trasmettano in autonomia le conoscenze necessarie per il contrasto alle attività illecite in mare. Tra gli esempi più valevoli di *Capacity Building* per la Marina Militare italiana ci sono, sicuramente, le Operazioni condotte da Nave *Carabiniere*, in special modo quella, appena condotta nel sud-est asiatico e in Australia. Obiettivo della missione è stato proprio l'addestramento dell'equipaggio e lo sviluppo e rafforzamento della cooperazione nel quadrante compreso tra l'Oceano Indiano, parte ovest dell'Oceano Pacifico, Mar Cinese e Mar Cinese Meridionale, dove il quadro geopolitico è condizionato da crescenti presenze ed espansioni e quindi caratterizzato da forti fri-

zioni internazionali e locali. Numerose sono state le attività addestrative congiunte con le Marine locali, unite al lavoro di dialogo e cooperazione, di *Maritime Capacity Building*, anche sotto il profilo dell'assistenza, e del supporto umanitario. In Sri Lanka, Pakistan, Oman, Qatar e Australia, Nave *Carabiniere* ha svolto esercitazioni in mare per migliorare l'interazione tra le Marine regionali.

La missione di Nave *Carabiniere* è stata quella di un autentico *ambasciatore galleggiante*, che ha coniugato attività di presenza, sorveglianza marittima, salvaguardia degli interessi nazionali, internazionali e intergovernativi. Ne è emersa la capacità dell'Italia di portare il proprio addestramento su qualsiasi scenario marittimo, più di qualunque altro Paese europeo e al pari di Stati Uniti, Inghilterra, Francia, Germania e Canada, rivelando il largo spettro di professionalità e

tradizione tecnica esercitata con continuità e successo in ambito europeo e globale. La Marina Militare italiana incarna, con le numerose missioni di Nave *Carabiniere*, il concetto chiave delle pratiche di Sicurezza Marittima necessarie all'esercizio della diplomazia navale. Sempre nell'ambito delle attività di *Naval Diplomacy*, a firma europea, va ricordato anche l'impegno di Nave *Margottini* che ha partecipato, in Pakistan, ad Aman 2019, la sesta della serie di iniziative organizzate

a partire dal 2007 allo scopo di consolidare le relazioni tra i Paesi rivieraschi, creare nuove cooperazioni attraverso operazioni, incontri e addestramenti a cavallo tra la *Maritime Security Awareness* e il *Capacity Building*.

Considerazioni finali

È evidente che molto tempo è trascorso e tanta strada è stata compiuta dalle prime politiche di difesa comune

dettate dalla UEO, quell'Unione Europea Occidentale (germe dell'attuale UE e figlia del Trattato di Bruxelles) che nel 1948 iniziava a porre le basi per una vera e propria politica comunitaria di difesa all'indomani del Secondo conflitto mondiale. I principi ispiratori del progetto iniziale della Comunità europea di Difesa (CED) che esso voleva istituire (la cui nascita non fu però mai ratificata), volti a creare una cooperazione che non fosse solo militare, ma anche giuridica e diplomatica, sono



Illustrazione delle tematiche di *Capacity Building* (Fonte: emsa.eu).

passati indenni nel tempo, trovando espressione prima nell'integrazione del Trattato nel 1954, e via via trasferendosi nelle costituende Istituzioni Europee, hanno dato frutti, oggi tangibili, anche nella Politica di Sicurezza Marittima Europea. Prova ne sono l'inserimento dei compiti di *Maritime Security Awareness* e *Capacity Building* che oggi la distinguono. Gli impegni presi dai Paesi firmatari della nota *Dichiarazione di Petersberg* nel 1992, (realizzazione delle missioni umanitarie, pre-



Il Pattugliatore *SPICA* impegnato in attività di pattugliamento nello Stretto di Sicilia per operazioni di Vigilanza Pesca (VIPE), per effettuare attività di presenza e sorveglianza degli spazi marittimi e assicurare il rispetto del diritto internazionale e a tutela degli interessi nazionali. A febbraio scorso ha fatto sosta anche nel porto di La Valletta (Malta) nell'ambito di attività di Diplomazia Navale (Fonte: Fabio Iacolare).

venzione dei conflitti, mantenimento della pace, assistenza in materia militare e stabilizzazione interna dopo i conflitti) è evidente che siano stati il prodromo di cui le odierne Operazioni di Diplomazia Navale costituiscono l'aspetto strutturato.

Il lavoro portato avanti fino al 2007 con i c.d. *Compiti di Petersberg*, concordati nel 1992 (l'art. II.4, elencava casi e scopi per i quali le forze comuni potevano essere impiegate, vale a dire: operazioni di tipo umanitario e di salvataggio, mantenimento della pace, istituzione di forze di combattimento nella gestione delle crisi, e *peacemaking*), e in seguito assorbiti nel Trattato di Amsterdam (art. 17) e confluiti, in via definitiva, nell'art. 42 dal Trattato di Lisbona vigente dal 2009, includendo operazioni congiunte di disarmo-consulenza militare-attività di stabilizzazione postbellica, costituiscono oggi il cuore della Diplomazia Navale. Sotto il profilo esecutivo, la testimonianza della continuità dell'impegno europeo nel settore è rappresentata dall'EUROMARFOR (*accanto l'Emblema*). Prima forza costituita, nel 1995 (a firma di Francia, Spagna, Italia,

Portogallo), per il perseguimento degli scopi enunciati nel Trattato, fu attivata già un anno dopo, con l'esercitazione denominata EOLO96, allo scopo di svolgere congiuntamente missioni di pace e a carattere umanitario nei più diversi teatri operativi. Senza quasi soluzione di continuità fino a oggi l'EUROMARFOR ha partecipato in nome dell'Europa a quasi tutte le più importanti missioni internazionali accanto alla NATO, a partire dalla prima cennata *Active Endeavour* fino all'attuale EUNAVFOR Atalanta.

Conclusioni

Possiamo ben dire quindi che la dimensione marittima dell'Unione Europea è oggi una realtà consolidata e molto efficiente, nonostante la congenita frammentarietà giuridica e materiale dovuta alla diversa conformazione dei singoli Stati membri, rispetto per esempio agli Stati Uniti, alla Cina e Russia. Proprio per comporre questa complessità è stato elaborato l'EUMSS di cui si è trattato e i principi dell'EUGS ovvero della Strategia Globale dell'Unione Europea, per



Emblema dell'EUROMARFOR e, a sinistra, un'immagine della forza (Fonte: euromarfor.org).


le mire di influenza russe volte ad affermare la loro presenza nel sistema euro-occidentale, lo sfruttamento di fonti energetiche, commerciali); 4) quadrante afro-mediterraneo e mediorientale (al fine di stabilizzare e ricostruire, dopo i conflitti e la disgregazione politica degli ultimi decenni).

Sotto tutti questi profili, la dimensione marittima è quella che consente di controllare maggiormente i punti critici. Per poter parlare di potere marittimo europeo, è chiaro che l'Europa dovrà costantemente verificare e col-

individuare le diverse politiche di settore nelle attività di sicurezza marittima nelle aree prossime all'Europa e ridurle a uno.

Si parla quindi di attività compiute nel: 1) quadrante nord-atlantico (con la cooperazione finalizzata alla conservazione e libertà di navigazione, protezione di aree strategiche come le vie di accesso al Mediterraneo e al Mare del Nord, tutela della base spaziale di Kourou); 2) quadrante artico (con la crescente prospettiva, dovuta al disgelo, di utilizzazione delle rotte marittime, e delle risorse alimentari, minerali ed energetiche di acque e fondali); 3) quadrante orientale (basti pensare alle aree del Baltico, Mar Caspio, Mar Nero sotto

attivare le proprie potenzialità e la disponibilità della forza navale, al fine di esercitarlo compiutamente.

Tuttavia, si deduce dalle politiche già messe in atto e dai grandi investimenti, finora effettuati in tutti i campi della diplomazia navale e delle Politiche di Sicurezza marittima, che l'Unione sia completamente proiettata verso il mare, conscia, per la sua natura geografica peninsulare, che da lì provengono le sue risorse vitali primarie nel futuro. Si può affermare altrettanto con sicurezza che l'Europa possieda i titoli per svolgere il ruolo di potenza marittima globale e che le iniziative della Strategia avviate nell'ultimo decennio siano l'inequivocabile dimostrazione dei suoi intenti. 

BIBLIOGRAFIA

- Till Geoffrey, *Seapower: A guide to the Twenty-First Century*, Routledge, Abingdon 2009.
- Mahan, *L'influenza del potere marittimo sulla storia*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1994, 212.
- Scarlett Matthew, *Coercive Naval Diplomacy*, Naval War College, Newport, 14 May 2009.
- Cesare Ciocca, «La Dimensione Marittima dell'Unione Europea», International Institute for Global Analysis, in *Analytical Dossier*, n.10/2019.
- Atti Parlamentari*, La Politica di Sicurezza e Difesa Comune, 2013.
- Consiglio d'Europa, *Conclusioni del Consiglio sulla revisione del piano d'azione della strategia per la sicurezza marittima dell'Unione europea* (EUMSS), Documento n. 10494/18.
- Doriano Ricciutelli, «Il Piano d'Azione per la Strategia della sicurezza marittima dell'UE: tratti salienti e sviluppi alla luce dell'attuale situazione internazionale», in *The Italian Maritime Journal*, Alma Mater Studiorum, Università di Bologna, Gennaio/Aprile 2015, anno IX, n. 1.
- Doriano Ricciutelli e Alberto Araceli, «Le recenti iniziative del Ministero dell'interno in tema di servizi di sicurezza sussidiaria nei porti e di contrasto della pirateria marittima», in *The Italian Maritime Journal*, Gennaio/Aprile 2015, anno IX, n. 1.
- Michela Ceccorulli, *La dimensione marittima dell'Unione Europea nel Mediterraneo allargato. Opportunità, rischi e prospettive*, Centro Militare di Studi Strategici Dipartimento Relazioni Internazionali, Centro Alti Studi per la Difesa, dicembre 2015.
- Greta Tellarini, «I più recenti interventi comunitari nell'ambito dello sviluppo della politica marittima integrata dell'Unione europea», in *The Italian Maritime Journal*, Maggio/Agosto 2014, Anno XIII, n. 2, Alma Mater Studiorum Università di Bologna, pp. 2-8.
- Doriano Ricciutelli, «La strategia per la sicurezza marittima adottata dall'Unione Europea», in *The Italian Maritime Journal*, Maggio/Agosto 2014, Anno XIII, n. 2, Alma Mater Studiorum Università di Bologna, pp. 9-12.
- EU-NATO cooperation - Factsheets, in *Unione Europea External Action*, 2019, reperibile in https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/28286/eu-nato-cooperation-factsheet_en.
- EU-NATO cooperation on Maritime Security - Factsheets, in *Unione europea External Action*, 2019, reperibile in https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/factsheet_-_eu-nato_maritime_cooperation.pdf.
- Decisione (PESC) 2015/778 del Consiglio del 18 maggio 2015 relativa a un'operazione militare dell'Unione Europea nel Mediterraneo centromeridionale (EUNAVFOR MED), in *Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea*, L 122/31 del 19.5.2015.
- Consiglio dell'Unione Europea, *Strategia per la sicurezza marittima dell'Unione europea* (EUMSS) - Piano d'azione, Documento n. 17002/14.
- Decisione (PESC) 2016/993 del Consiglio del 20 giugno 2016 che modifica la decisione (PESC) 2015/778, relativa a un'operazione militare dell'Unione Europea nel Mediterraneo centromeridionale (EUNAVFOR MED Operazione Sophia), in *Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea*, L 162/18, del 21.6.2016.
- Council Decision (CFSP) 2015/972 of 22 June 2015 launching the European Union military operation in the southern Central Mediterranean (EUNAVFOR MED)*, in *Official Journal of the European Union* L 157/51 del 23.6.2015.
- Council Decision (CFSP) 2019/1595 of 26 September 2019 amending Decision (CFSP) 2015/778 on a European Union military operation in the Southern Central Mediterranean (EUNAVFOR MED operation SOPHIA)*, in *Official Journal of the European Union* L 248/73 del 27.9.2019.
- Vincenzo Laruffa, «Prospettive della sicurezza in ambito marittimo: infrastrutture critiche e dimensione marittima della security» in *Ricerca CeMISS 2009*.
- Tullio Treves, «The Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation», in *Maritime terrorism and international law*, a cura di N. Ronzitti, Kluwer Academic Publisher, 1990, pag. 69.
- Justin S. C. Mellor, «Missing the Boat: The Legal and Practical Problems of the Prevention of Maritime Terrorism», in *Am. U. Int'l J. Rev.*, 18/2002, 341, 365.
- Giampaolo Di Paola, Capo di Stato Maggiore della Difesa, *La globalizzazione della sicurezza e le sfide della trasformazione*, intervento di chiusura dell'anno accademico 2005/2006 presso il CASD.
- Caterina Montebello, «Alcune considerazioni sullo strumento del Port State Control tra safety e Security», in *Rivista di diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente*, 2005 (giureta.unipa.it).
- Nota n. 58, «L'estensione del mandato di EUNAVFOR MED», Servizio Studi del Senato della Repubblica, Servizio Commissioni, a cura di Francesco Gilioli, 27 giugno 2016.
- https://www.difesa.it/operazionimilitari/op_intern_corso/eunavfor_med/pagine/missione.aspx.
- «Fight against piracy», in *European Union External Action*, <https://eeas.europa.eu>.
- Consiglio dell'Unione Europea, *European Union Maritime Security Strategy*, Documento n. 11205/14.
- Parlamento Europeo, «Politica di sicurezza e di difesa comune», in «Note sintetiche sull'Unione Europea» - 2020, www.europarl.europa.eu/factsheets/it.
- Comunicazione congiunta al Parlamento europeo e al Consiglio: Per un settore marittimo globale aperto e sicuro: elementi di una strategia per la sicurezza marittima dell'Unione Europea, in <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/>.
- <https://eunavfor.eu/mission/>.
- Consiglio di Sicurezza dell'ONU, *Resolution 2292 (2016) Adopted by the Security Council at its 7715th meeting*, on 14 June 2016.
- Consiglio di Sicurezza dell'ONU, *Resolution 2357 (2017) Adopted by the Security Council at its 7964th meeting*, on 12 June 2017.
- Joint declaration by the president of the european council, the president of the european commission, and the secretary general of the north atlantic treaty organization.
- Francesca Manenti, Francesco Tosato, «Il Dispositivo interministeriale integrato di sorveglianza marittima (DIISM)», in *Note dell'Osservatorio di Politica Internazionale del CeSI* (Centro Studi Internazionali), n. 47, 2019.
- Manuel Moreno Minuto, *Il Centro Operativo della Marina Militare*, 2016.
- https://www.difesa.it/InformazioniDellaDifesa/Pagine/Operazione_Sophia.aspx.
- «European Union decision: political and security committee decision (CFSP) 2015/1772 of 28 September 2015 concerning the transition by EUNAVFOR MED to the second phase of the operation, as laid down in point (b)(i) of Article 2(2) of Decision (CFSP) 2015/778 on a European Union military operation in the Southern Central Mediterranean (EUNAVFOR MED) (EUNAVFOR MED/2/2015)», in *Official Journal of the European Union*, L 258/5 del 3.10.2015.
- Criseide Novi, *La Politica di Sicurezza Esterna dell'Unione Europea*, Padova, Cedam, 2005.
- Alessandro Albana, «Il seapower. La prospettiva teorica su strategia navale e proiezione marittima», in *Nella Rete di Pechino: Ragioni e Implicazioni Strategiche dell'Ascesa Navale Cinese*, Studi Globali e Internazionali, Università di Bologna, Alma Mater Studiorum, 2019, pagg. 11-48.
- https://www.difesa.it/OperazioniMilitari/op_intern_corso/eunavfor_med/Pagine.
- <https://eeas.europa.eu>.
- Commissione Europea, *European Union Maritime Security Strategy. Responding together to global challenges. A guide for stakeholders*, 2019.
- UNCLOS 10/12/1982.
- EU Maritime Security Strategy*, JOIN/2014/09.
- EUMSS Action Plan*, European Council doc. 15658/14.
- Roberto Virzo, «Trattati stipulati dalla Comunità europea in materia di politica marittima e norme sul regolamento delle controversie», in *La politica marittima comunitaria* a cura di Angela Del Vecchio, Roma 2009, Aracne Editrice.
- DG MARE Maritime Security, http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security/index_en.htm EEAS Maritime Security.
- http://eeas.europa.eu/maritime_security/Maritime_Forum «Implementing the EUMSS Action Plan».


Un Satiro danzante nel Canale di Sicilia

Il fascino millenario dell'estasi

Maria Grazia Bajoni (*)

ALLA MEMORIA DEL PROF. SEBASTIANO TUSA

La ricchezza archeologica dei fondali del Canale di Sicilia è ben nota e sollecita a organizzare ricerche sempre più accurate in profondità elevate. A motivarle sarebbe sufficiente il ritrovamento del Satiro danzante di Mazara del Vallo avvenuto, casualmente, fra il 1997 e il 1998. Poiché la statua bronzea era ricoperta da numerose microincrostazioni, dovute alle condizioni fisico-chimiche del fondo marino e all'azione degli organismi acquatici, per garantirne la conservazione, si sono resi indispensabili interventi di restauro, operati dall'Istituto Centrale per il Restauro di Roma, noto per avere restituito splendore a importanti bronzi antichi fra i quali l'Efebo di Selinunte, i bronzi di Riace e il Marco Aurelio capitolino.



Il Satiro danzante
(da *Il Satiro danzante*,
a cura di
R. Petriaggi,
Leonardo
International.
Milano 2003, p. 8).

(*) Ha conseguito il Dottorato di Ricerca in Storia Romana presso l'École des Hautes Études en Sciences Sociales a Parigi. Ha insegnato lingua latina alla facoltà di Lettere dell'Università Cattolica di Milano dove è attualmente Cultore della materia presso la Cattedra di Letteratura Latina Medioevale. Ha scritto articoli di filologia classica e di storia della diplomazia romana pubblicati in riviste del settore in Italia e all'estero. Continua le sue ricerche nell'ambito storico, filologico e letterario. Ha vinto ex aequo il primo premio al concorso «Marcel Proust» 2018 (sezione saggistica e giornalismo).

«Pigliassimo la statua»

Il ritrovamento del Satiro danzante è avvenuto in due tempi. Il 29 marzo 1997, durante una battuta di pesca a strascico nel Canale di Sicilia, la gamba sinistra di bronzo di una statua finì impigliata nella rete del motopeschereccio *Capitan Ciccio* al comando di Francesco Adragna. L'interesse per la statua alla quale la gamba doveva appartenere si accese, vivissimo, fra gli studiosi cosicché, nel luglio del 1997, con la collaborazione della Capitaneria di Porto di Mazara del Vallo, fu organizzata una ricognizione tramite sonar a scansione laterale nel punto indicato da Francesco Adragna. Due giorni e due notti di esplorazione non portarono ad alcun risultato soddisfacente a causa della profondità del mare (m. 480). L'equipaggio del *Capitan Ciccio* si augurava di trovare la statua: «*Pigliassimo la statua*» divenne l'auspicio dei pescatori. Nella notte fra il 4 e il 5 marzo 1998, a 60 km a ovest di Mazara, diretti a una calata ricca di pesce scoperta da Adragna, provenendo da Biserta, a circa 25 miglia nautiche a nordovest di Capo Bon (le coordinate geografiche del luogo del ritrovamento sono segretate) (1), dopo aver srotolato circa 1.000-1.500 m di cavi, ingranata l'elica e ritirata la rete, i pescatori vi trovarono, impigliata, una statua in bronzo, mutila delle braccia e di una gamba, raffigurante un giovane che «*con la faccia rivolta verso il cielo sembrava uno che volesse essere salvato*» (2). Alleggerita dal fango e dai detriti del fondale con l'acqua della manichetta, la statua fu tirata a bordo. Fu ricevuta a terra dalla Prof.ssa Rosalia Camerata Scovazzo e dai suoi colleghi della Soprintendenza ai Beni Culturali e Ambientali di Trapani e trasportata al Museo Civico di Mazara del Vallo dove si verificò l'appartenenza alla statua della gamba ritrovata in precedenza. Le orecchie appuntite e il foro per l'innesto della coda avvalorarono l'ipotesi che si trattasse di un satiro.

Alle battute di pesca compiute da Francesco Adragna si deve anche un altro precedente, casuale, importante ritrovamento, avvenuto a più di trenta miglia a nord di Biserta: è la zampa di un elefante in bronzo a grandezza naturale, appartenente a un oggetto derivato da un altorilievo. Si aggiunga che nel gennaio del 1955, a oltre 20 miglia marine dal Capo Granitola, durante una pesca a strascico dal motopeschereccio di Sciacca, *Angelina Madre*, fu rinvenuta una statuetta bronzea (h. cm 36), da-

tata all'XI secolo a.C., raffigurante il dio siro-palestinese Reshef o Hadad, attualmente conservata nel Museo Archeologico «Antonio Salinas» a Palermo.

All'entusiasmo per il ritrovamento del Satiro seguirono i problemi inerenti alla sua conservazione. Dapprima si operò la desalinizzazione. Senza perdere tempo fu allestito un contenitore provvisorio in tela cerata su una struttura di carpenteria; poi, la statua fu deposta in una vasca di vetroresina fornita dal Comune di Mazara. Nell'ottobre del 1998 il Satiro venne affidato alle cure degli esperti presso l'Istituto Centrale per il Restauro di Roma. Si presentò anche la necessità di compiere verifiche nell'area del ritrovamento nell'ipotesi di trovare altri reperti che riportassero al medesimo contesto. Nello stesso tratto di mare, furono effettuate analisi con sonar a scansione laterale e fu localizzata la presenza di masse anomale, anche metalliche, troppo scarse però per fornire risposte soddisfacenti.

La notizia del ritrovamento della statua non tardò a diffondersi. La suggestiva bellezza del giovane satiro, colto nel movimento vorticoso della danza dionisiaca, i capelli sciolti al vento e gli occhi smarriti (o atterriti) nell'estasi, entusiasmarono chiunque venisse al suo cospetto. Rinvenuta in acque internazionali, la statua riportava all'attualità la Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti del Mare (UNCLOS). Questo accordo, sottoscritto dai 155 Stati, il 10 dicembre 1982, a Montego Bay in Giamaica (3) ed entrato in vigore nel 1994 — seppure non del tutto risolutivo riguardo alla questione dell'appartenenza dei beni culturali rinvenuti in acque internazionali — stabiliva che beni culturali subacquei spettano alla nazione di cui l'imbarcazione che li ritrova batte bandiera. E, in base all'art. 4 del Codice della Navigazione, per imbarcazione si intende non solo lo scafo natante, ma tutte le parti di questa, comprese le reti per la pesca. Di conseguenza, il Satiro fu legittimamente attribuito al patrimonio culturale dell'Italia.

Il luogo del ritrovamento e l'archeologia subacquea in alto fondale

Il Satiro danzante poteva fare parte del carico di una nave naufragata fra Pantelleria e Capo Bon fra il III e il II secolo a.C. ed era forse destinata ad arredare la dimora di qualche benestante di Pantelleria (l'antica Cossyra) (4).

Della navigazione militare e commerciale nel Mediterraneo antico restano, sui fondali, numerose vestigia che attestano rapporti di scambio in pace e in guerra (5).

Il Canale di Sicilia si estende fra una piattaforma continentale europea e una piattaforma continentale africana separate da un'ampia scarpata. Su queste piattaforme vi sono numerosi bassi fondali detti «Secche» o «Banchi», ambienti caratterizzati da ecosistemi essenziali per la biodiversità dell'intera zona. Alcuni sono geositi ed ecosistemi geotermici unici e non re-

plicabili in quanto peculiari sistemi idrotermali a bassa temperatura, rari in ambito geologico su scala planetaria (6). Per questo, i banchi dello stretto di Sicilia sono stati dalla Soprintendenza del Mare perimetrati ed è stata inoltrata una richiesta all'UNESCO per il loro inserimento nell'elenco del patrimonio della biosfera. Il dossier è in corso di istruttoria avendo già ricevuto apprezzamenti positivi (7).

Fra il 1988 e il 1997 l'esploratore oceanico Robert D. Ballard (8) — professore di oceanografia presso l'Istituto di Archeologia oceanografica dell'università di Rhode Island, famoso per aver localizzato e ritrovato il relitto del RMS *Titanic* (1985), della corazzata *Bismarck* (1989), del RMS *Lusitania* (1993) e della portaerei USS *Yorktown* (1998) (9) — ha contribuito in modo notevole a suscitare, anche nel pubblico dei non specialisti l'interesse per l'archeologia subacquea in alto fondale. Ballard intraprese ricerche nel Canale di Sicilia con il sottomarino nucleare dell'*US Navy NR-1*, con l'aiuto della nave appoggio *Carolyn Chouest* e del veicolo filoguidato a comando remoto con telecamera (ROV), partito dal sommer-



L'oceanografo e archeologo statunitense, Robert D. Ballard, divenuto famoso in tutto il mondo per le scoperte e le localizzazioni di diversi relitti, fra cui il *TITANIC* nel 1985 (Fonte: [it.wikipedia.org/Erik Charlton](http://it.wikipedia.org/Erik_Charlton) from Menlo Park, USA).

gibile nucleare, per realizzare documentazioni fotografiche e grafiche. Il risultato fu la localizzazione, a circa 800 metri di profondità nelle vicinanze del banco Skerki, a 80 miglia nautiche a nord-ovest di Trapani, lungo un'antica rotta di commercio fra Cartagine e Roma, delle tracce di otto imbarcazioni in un'area di 52 km². Di queste, cinque sono di epoca romana, databili in un periodo di tempo che si estende dal I secolo al V secolo d.C. (10). Il ROV trasmetteva in tempo reale agli studiosi negli Stati Uniti le immagini degli scavi. L'archeologa Anna

Marguerite McCann, insignita nel 1998 della *Gold Medal of the Archaeology Institute of America* (AIA) e collaboratrice con Ballard al Woods Hole Oceanographic Institute nel Massachusetts (11), espone i risultati di queste ricerche nel suo libro pluridisciplinare sull'archeologia subacquea in alto fondale, intrapresa nel Canale di Sicilia (12). Nel 1997, McCann ritornò con Ballard e con un'*équipe* più vasta a esplorare le acque profonde presso il Banco Skerki (13).

Fra i relitti scoperti, il più antico è quello di un'imbarcazione lunga 30 metri, datata al 100 a.C., contenente anfore e altri vasi fittili. Un'altra imbarcazione romana, databile al I secolo d.C., portava granito e marmi sotto forma di grandi blocchi o colonne adatti a essere assemblati per la costruzione di un tempio come si può desumere dalla presenza di tacche e di incavi costruttivi (14). Fra gli oggetti recuperati vi sono contenitori di vetro, suppellettili di uso domestico e da cucina, oggetti in bronzo, monete, due ancore in piombo e almeno otto differenti tipologie di anfore. I reperti sono per la maggior parte oggetti di

uso quotidiano che offrono elementi utili per la datazione e permettono di individuare i processi di produzione nonché le relazioni di scambio intercorsi fra le località costiere e le isole della Sicilia e il resto del Mediterraneo occidentale, in particolare il nord Africa e l'Italia continentale, dall'epoca punica e greca fino alla tarda Antichità.

Gli altri relitti identificati attestano un vascello islamico del XVIII o inizi del XIX secolo e due imbarcazioni del XIX secolo, fra le quali una nave con cannoni in ferro e frammenti di stoviglie in porcellana, identificata come la fregata francese *Athenienne*, conquistata dagli Inglesi nel 1805, dopo la battaglia di Trafagar.

In seguito, furono effettuate ricerche dall'archeologo subacqueo francese Luc Long con i tecnici del DRASSM (*Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines*) (15) e con il supporto delle imprese oceanografiche, conosciute per l'uso delle più moderne tecnologie nell'esplorazione sottomarina, la Comex (*Compagnie Maritime d'Expertises*) (16) e l'Ifremer (*Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer*) (17).

Il tratto di mare in cui fu rinvenuto il Satiro danzante potrebbe essere il luogo da cui proviene anche la statua in bronzo dell'Apollo Sauroctonos (Apollo che uccide una lucertola) (18), attribuito a Prassitele che,

attualmente, si trova nel Cleveland Museum of Art (19). Ulteriori verifiche a mezzo ROV sarebbero utili per accertare la probabile presenza di altri elementi del carico al quale, verosimilmente, apparteneva il Satiro.

Il restauro della statua: le analisi e gli interventi

L'intervento operato dall'allora Istituto Centrale per il Restauro di Roma, ora denominato Istituto Superiore per la Conservazione e il Restauro (ISCR),

durato quattro anni, ha restituito al Satiro il dovuto splendore. La statua (bronzo e alabastro), circa cm 200 (ricostruita cm 240) pesa 108 Kg, lo spessore delle pareti è in media 6-7 mm, il piombo rilevato è pari al 16%-17%. A partire dall'analisi dell'ambiente marino in cui è stata rinvenuta e, in considerazione del futuro ambiente di conservazione, furono programmati i parametri termoigrometrici ottimali per il manufatto. I densi strati dei prodotti di corrosione, le incrostazioni e i sedimenti hanno prodotto, sul bronzo, la formazione di una superficie disomogenea. Tranne alcuni microprelievi, il restauro è stato di tipo conservativo, non invasivo, fondato sulle seguenti analisi scientifiche: esame radiografico ed endoscopico, fotogrammetria proiezione laser, spettroscopia EDXRF, misura delle incrostazioni e patine con metodo della Eddy Current, stima della corro-



Il Satiro danzante di Mazara potrebbe evocare la statua in bronzo di Prassitele citata da Plinio nella sua *Storia Naturale*. Nell'immagine, statua di Satiro in riposo, copia di età adrianea, Roma, Musei capitolini S 739. (Fonte: it.wikipedia.org).



Dioniso, divinità della religione greca. Identificato come dio dell'estasi. Qui raffigurato a cavallo di un ghepardo - mosaico a Pella, Grecia, IV secolo a.C.- (Fonte: it.wikipedia.org).

sione elettrochimica del bronzo tramite il metodo della resistenza di polarizzazione per calcolare la velocità di corrosione e il monitoraggio della micro condensazione capillare per stabilire il limite igrometrico di pericolosità per il manufatto.

Sovente utilizzata in archeometria, poiché è un metodo non distruttivo, la spettroscopia EDXRF (*Energy-Dispersive X-Ray Fluorescence*) è basata sull'irraggiamento di un campione con raggi X e

sulla misurazione dell'energia dei raggi X secondari (detti anche caratteristici) emessi dal campione stesso. L'analisi metallografica permette di rilevare la struttura cristallina dei metalli e delle leghe stabilendo i trattamenti termici e meccanici subiti, le alterazioni strutturali e i fenomeni corrosivi che un manufatto può aver subito a causa dell'esposizione a diversi fattori ambientali (atmosfera, interrimento, immersione in acqua). Nel caso specifico del

Satiro, i campioni analizzati, dopo il trattamento di lucidatura con carte abrasive e paste diamantate e il successivo attacco con reattivo chimico (FeCl₃), hanno mostrato, al microscopio metallografico, una microstruttura cristallina costituita da una matrice di dendriti tendente al poligonale con presenza di piani di slittamento.

I campioni presentavano una superficie molto corrosa anche in profondità.

L'analisi di diffrazione X ha evidenziato una patina di corrosione verde sul dorso per la presenza di atacamite e una patina di corrosione rosso-bruna in diverse aree del manufatto, dovuta alla presenza di cuprite e di cerussite. Nel Settore prove non distruttive del laboratorio di chimica dell'Istituto Centrale per il Restauro, la misura della corrosione attraverso il metodo della «resistenza di polarizzazione» ha permesso una valutazione scientifica, pur con alcuni limiti, della corrosione al fine di effettuare trattamenti di inibizione e protezione sul bronzo.

Fra le metodologie diagnostiche non distruttive, l'indagine radiografica e endoscopica è quella più utilizzata per analizzare vari tipi di reperti archeologici e di interesse storico e artistico. La fase dell'interpretazione dei dati ottenuti presuppone la conoscenza approfondita delle tecniche di esecuzione antiche. Con questa tecnica sono stati esaminati il Dioniso con tirso del Museo Nazionale Romano, l'Apollo della Casa del Polibio di Pompei, il Pugilatore e il Principe Ellenistico del Museo Nazionale Romano, i Bronzi di Riace.

Il Satiro è stato sottoposto a elaborazioni CAD bidimensionali e tridimensionali sulla base del rilievo stereo-fotogrammetrico. Si è proceduto a un montaggio virtuale della gamba al fine di valutare la configurazione finale della statua, per trovare il sistema espositivo più idoneo, e ricostruire la figura originaria del Satiro nel modo più attendibile sulla base di documentazioni iconografiche di un analogo soggetto.

Il restauro è incominciato con la pulitura delle superfici esterne e interne della statua fino a rimuovere — con metodi di tipo meccanico, senza l'esclusione di prodotti chimici e dell'ablatore a ultrasuoni — le

concrezioni, la cui durezza e compattezza hanno reso oltremodo difficoltosa l'operazione.

La pulitura della parte interna si è rivelata la più difficoltosa e ha imposto l'uso delle tecniche endoscopiche. La pulitura ha messo in evidenza alcuni particolari della fusione del manufatto. La statua è stata fusa in diverse parti, ma è assente qualsiasi traccia delle terre di fusione. La mancanza della gamba portante ha reso necessaria la progettazione e il montaggio di una struttura di supporto che permettesse di esporre la statua in una posizione verisimilmente fedele alla postura originale (20).

Il Satiro danzante: il fascino travolgente dell'estasi mistica

La statua recuperata da *Capitan Ciccio* restituisce la rappresentazione di un satiro colto nel momento culminante dell'estasi dionisiaca, mentre danza ruotando su una gamba con l'altro piede portato all'indietro, il busto flesso e il collo arrovesciato. La posizione è simile a quella assunta nella danza ruotante praticata ancora oggi dai Dervisci in Turchia.

Una delle braccia mancanti doveva sostenere il tirso, l'altro la pelle di pantera che avrebbe ricoperto il corpo del satiro alla fine del rito orgiastico. L'esaltazione mistica dei personaggi del corteggio di Dioniso era un motivo ricorrente nell'iconografia classica antica: satiri e menadi sono raffigurati in una danza vorticoso quasi nel momento di cadere in deliquio. Particolarmente istruttivo per ascrivere il bronzo di Mazara alla tipologia iconografica dei satiri e delle menadi in estasi è stato il confronto con altri reperti che restituiscono varianti dello stesso tema (21).

Il Satiro è uno dei più spettacolari bronzi antichi che ci sono pervenuti e, fin dal ritrovamento, gli studiosi hanno tentato di stabilirne la data e il contesto di produzione. L'attribuzione varia: da Prassitele (IV secolo a.C.) a una creazione della prima età imperiale romana basata su modelli neoattici in rilievo, a una produzione di età ellenistica. Da dove proveniva, dove andava, a chi o a che cosa era destinato? Sono domande che, allo stato attuale delle ricerche, non trovano risposte sicure. Non è impro-



A sinistra: un piccolo Satiro danzante. Statua con funzione di anso di un grande vaso in bronzo (II secolo a.C.). Museo archeologico regionale Lilibeo, Marsala. Sopra: particolari del Satiro di Mazara (dal catalogo a cura di R. Petriaggi, *cit.*).

è composto il materiale del manufatto orienta all'età romana e induce a pensare alla derivazione da un originale di Prassitele che avrebbe avuto una notevole fortuna nell'arte decorativa o potrebbe essere un'eccellente copia romana di un originale ellenistico non anteriore al 300 a.C. (25).

Estasi, *trance*, delirio: l'irrazionale tracima nell'arte di ogni civiltà esercitando un fascino irresistibile.

Il Satiro danzante «testimonial» dell'arte mediterranea nel mondo

Concluso il restauro, il Satiro danzante fu esposto, per la prima volta, a Palazzo Montecitorio nella sede della Camera dei De-

putati dal 1° aprile al 2 giugno 2003. L'evento ebbe un grande rilievo culturale, artistico e scientifico: la mostra era il risultato dell'efficace sinergia istituzionale, derivata dal rapporto di cooperazione fra le quattro istituzioni interessate: la Camera dei deputati, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, la Regione Siciliana e il Comune di Roma. Negli anni successivi il Satiro viaggiò, «testimonial» dell'arte mediterranea nel mondo. Nel 2005 fu esposto nel Padiglione Italia all'Esposizione universale di Aichi in Giappone e è inserito nel logo pubblicitario dell'evento. Nel 2007, a Parigi, è presente nella mostra dedicata a Prassitele dal Louvre.

Il Satiro danzante di Mazara potrebbe evocare la statua in bronzo di Prassitele citata da Plinio nella sua *Storia Naturale* (23): sarebbe il Satiro che i Greci denominavano *peribóeton* (famoso) (24). Senza trovare alcuna contraddizione negli aspetti tecnici della fusione e dell'assemblaggio rilevati dai restauratori, lo studio iconografico e la critica formale sostengono la ricerca. La consistente presenza del piombo nella lega (rame, stagno e piombo) di cui

La statua ha trovato la sua collocazione definitiva a Mazara del Vallo nel Museo, costituito per accoglierlo, nella cinquecentesca Chiesa di S. Egidio: il Satiro danzante continua ad affascinare e a provocare i visitatori e studiosi.



Un Satiro danzante nel Canale di Sicilia

IL 31 MARZO 2003 IL SATIRO VIENE ESPOSTO PRESSO PALAZZO MONTECITORIO, SEDE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI. LA MOSTRA RIMANE APERTA FINO AL 2 GIUGNO, OTTENENDO UN AMPIO SUCCESSO E UN NOTEVOLE RISALTO NAZIONALE. DAL 6 GIUGNO AL 6 LUGLIO È ESPOSTA AI MUSEI CAPITOLINI. IL 12 LUGLIO 2003 IL SATIRO VIENE UFFICIALMENTE RICONSEGNALE ALLE AUTORITÀ DELLA CITTÀ DI MAZARA DEL VALLO PER ESSERE ESPOSTO AL PUBBLICO NELL'EX CHIESA DI SANT'EGIDIO, IN PIENO CENTRO CITTADINO, DAL 2005 DIVENUTO MUSEO DEL SATIRO DANZANTE. NEL 2005 IL SATIRO È STATO TRASPORTATO IN GIAPPONE PER ESSERE ESPOSTO AL MUSEO NAZIONALE DI TOKYO E CONSEGUENTEMENTE ALL'EXPO 2005 DI AICHI. ALL'INIZIO DEL 2007 LA STATUA È STATA TEMPORANEAMENTE IN ESPOSIZIONE PRESSO IL MUSEO DEL LOUVRE DI PARIGI, NELL'AMBITO DI UNA MOSTRA DEDICATA ALLE OPERE DI PRASSITELE.

NOTE

- (1) Ringrazio il Prof. Sebastiano Tusa che mi ha gentilmente dato questa informazione.
- (2) Si veda R. Camerata Scovazzo, «Cronaca di un ritrovamento... annunciato», in R. Petriaggi (a cura di), *Il Satiro Danzante*, Milano, Leonardo International, 2003, pp. 26-28. È possibile ascoltare il suggestivo racconto del ritrovamento del Satiro dalla viva voce di Francesco Adragna e dei pescatori di *Capitan Ciccio* in <http://www.youtube.com/watch?v=L8h7A9MWW0>.
- (3) Il testo integrale dell'accordo è disponibile online: www.ibnditore.it/wp-content/uploads/_mat_on_line/.../Convenzione_Diritti1982.pdf.
- (4) S. Tusa, «Il Satiro danzante, il commercio dei grandi bronzi nel Canale di Sicilia e l'archeologia subacquea in alto fondale», in R. Petriaggi (a cura di), *Il Satiro Danzante*, cit., p. 40.
- (5) F. Oliveri, «Testimonianze epigrafiche nei mari della Sicilia», Atti del Convegno Instrumenta inscripta, Aquileia (26-28 marzo 2015) a cura di M. Buora e S. Magnani, *Antichità Alto Adriatiche* 83, 2016, pp. 205-226: www.sicilia.academia.edu/FrancescaOliveri.
- (6) Per tutelare Banchi del Canale di Sicilia si è attivata la Soprintendenza del Mare di Palermo: si veda il sito <http://mediterraneanews.org/2014/1>.
- (7) Ringrazio il Prof. Sebastiano Tusa di questa informazione.
- (8) Sulle ricerche svolte da Robert Ballard nel Canale di Sicilia, si veda Naor Ben-Yehoyada, «Heritage Washed Ashore: Underwater Archaeology and Regionalist Imaginaries in the Central Mediterranean», in Y. Elhariry & E. Tamalet Talbayev (edd.), *Critically Mediterranean. Temporalities, Aesthetics, and Deployments of a Sea in Crisis («Mediterranean Perspectives»)* Hanover, NH, USA – New Orleans, LA, USA, Palgrave MacMillan, 2018. Sulla carriera di Ballard: www.achievement.org/achiever/robert-d-ballard-ph-d.
- (9) Si veda R. D. Ballard, «Le navi perdute», *National Geographic* - Edizioni White Star, 2005.
- (10) J. Noble Wilford, «Roman Ships Found off Sicily; New Sites Broaden Study», *The New York Times*, July 31. Sec. World. <http://www.nytimes.com/1997/07/31/world/roman-ships-found-off-sicily-new-sites-broaden-study.html>.
- (11) J. P. Oleson e J. Pollini, «Anna Marguerite McCann (1933-2017)», *American Journal of Archaeology*, 121, 4 (2017), p. 685-688: www.ajaonline.org.
- (12) A. M. McCann and J. Freed (edd.), «A Late-Roman Ship from Carthage and the Ancient Trade Route near Skerki Bank off Northwest Sicily», *Journal of Roman Archaeology* Suppl.13, Ann Arbor, Mich., 1994.
- (13) A. McCann and J. P. Oleson (edd.), «Deep-Water Ship-wrecks off Skerki Bank: The 1997 Survey», *Journal of Roman Archaeology* Suppl. 58, Portsmouth, R.I., 2004.
- (14) S. Tusa, «Dal dio orientale al satiro, i tesori strappati al mare»: www.regione.sicilia.it/beniculturali/archeologiasottomarina/news/scoperie_canale.pdf.
- (15) Servizio del Ministero della cultura francese creato il 4 gennaio 1996.
- (16) Creata nel novembre 1966 da Germain Deleuze e continuata fino al 2012.
- (17) Istituto oceanografico fondato nel 1984 con lo scopo di monitorare le risorse marine, l'esplorazione e lo sfruttamento degli oceani e della loro biodiversità.
- (18) La statua dell'Apollo Sauroctonos è citata da Plinio, *Storia Naturale*, 34, 69.
- (19) Sulle vicende che hanno portato il Cleveland Museum of Art all'acquisizione della statua si veda l'articolo di V. Ferrante in *La Repubblica* Archivio (14 marzo 2014) disponibile <https://ricerca.repubblica.com/repubblica/archivio/repubblica/2014/3/017il-giallo.html>?
- (20) Per i dettagli del restauro si rinvia ai capitoli relativi in R. Petriaggi (a cura di), *Il Satiro Danzante*, cit. pp. 48-101.
- (21) P. Moreno, «Satiro di Prassitele», p. 111, in R. Petriaggi (a cura di), *Il Satiro Danzante*, cit., pp. 102-112.
- (22) Procopio di Cesarea, *Le Guerre*, III, 5. Si veda P. Moreno, «Il 'Satiro' in estasi», in *Padiglione Italia/Italian Pavillon. L'arte del vivere/The Art of Living*, Catalogo Expo Aichi (Japan) 2005, Milano, Skira, 2005, p. 124.
- (23) Plinio, *Naturalis Historia*, 34, 69 *Ebrietatem nobilemque una Satirum quem Graeci periboeton cognominant*.
- (24) Nel *Filebo* (47 a) di Platone, il termine *peribóetos* poteva denotare anche «chi grida in modo frenetico», in preda a un furore che scuote il corpo. La cronologia del *Filebo* corrisponde alla piena attività di Prassitele che condivideva il pensiero platonico. Il movimento irruente della figura ha indotto Eugenio La Rocca (allora Sovrintendente ai Beni Culturali di Roma) a datare l'opera al III-II secolo d.C.: La Rocca, «Il Satiro di Mazara e le movenze dissonanti del corpo», in R. Petriaggi (a cura di), *Il Satiro danzante di Mazara del Vallo. Il restauro e l'immagine. Atti della I giornata del Convegno «Dal mare al museo»*, Roma, 3 giugno 2003, Napoli, Electa, 2005, pp. 167-197.
- (25) Cf. S. Settis, «Il satiro di Mazara del Vallo e i suoi modelli», nel «Domenicale» de *Il Sole 24 Ore* del 13 luglio 2013, disponibile nel sito della *Rivista Engramma*: http://www.gramma.it/eOS/index.php?id_articolo.

BIBLIOGRAFIA

- Commissione Generale del Governo Italiano per l'Esposizione Universale di Aichi Giappone, *Padiglione Italia. L'Arte del Vivere*, Milano, Skira, 2005.
- Curì M., «'lo C'erol!': Cronaca del recupero del Satiro da chi lo ha pescato», in *I mille volti del Satiro Danzante: storia di un eccezionale ritrovamento raccontato dai protagonisti*, Mazara del Vallo, Libridine, 2004.
- D'Orazio C., *L'arte in sei emozioni*, Bari-Roma, Laterza, 2018, pp. 84-85.
- Elhariry Y. & Tamalet Talbayev E. (edd.), *Critically Mediterranean. Temporalities, Aesthetics, and Deployments of a Sea in Crisis («Mediterranean Perspectives»)* Hanover, NH, USA – New Orleans, LA, USA, Palgrave MacMillan, 2018.
- Martinez J.-L., Pasquier A. (sous la direction de), *Praxitèle*, Paris, Louvre éditions, 2007.
- Montevicchi F., *Il potere marittimo e le civiltà del Mediterraneo Antico*, Firenze, Olschki, 1997.
- Moreno P., «Il Satiro in estasi di Mazara del Vallo», *Forma Urbis* 3,6, 1998, pp. 30-31.
- Oleson J.P., Pollini J., «Anna Marguerite McCann, 1933-2017», *American Journal of Archaeology*, 121, 7, 2017, pp. 685-688. Disponibile online: www.ajaonline.org.
- Petriaggi R. (a cura di), *Il Satiro Danzante*, Milano, Leonardo International, 2003.
- Petriaggi R. (a cura di), *Il Satiro danzante di Mazara del Vallo. Il restauro e l'immagine. Atti della I giornata del Convegno «Dal mare al museo»*, Roma, 3 giugno 2003, Napoli, Electa, 2005.
- Scovazzi T., «The Entry into Force of the 2001 UNESCO, Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage», *Aegean Review of the Law of the Sea and Maritime Law*, 1,1, 2010, pp. 19-36.
- Scovazzi T., «The Law of the Sea Convention and Underwater Cultural Heritage», *International Journal of Marine and Coastal Law*, 27, 2012, pp.753-761.
- Tusa S., Li Vigni V. (edd.), *La cooperazione nel Mediterraneo per la protezione del patrimonio culturale subacqueo: Atti del Convegno tenuto a Siracusa dal 3 al 5 aprile 2003*, Palermo, Regione Siciliana. Assessorato dei Beni Culturali dell'identità siciliana, 2010.
- UNESCO, *Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage* 24 vol. 31 C./Res. 24, 2009.
- United Nations *Convention on the Law of the Sea*, vol. 82/31363, 1982.

Sistemi di misura del tempo nella CITTÀ ETERNA



Facciata della Basilica di San Pietro. Ai due lati opposti, sono collocati due orologi (i dettagli, nelle immagini in basso e a destra) su disegno dell'architetto Giuseppe Valadier (Fonte: autore).



Giuseppe Piazza (*)

Attorno a questi spunti non intendo presentare una memoria scientifica, ma semplicemente una nota informativa dei sistemi di «segnatempo» nella Città Eterna. Questo marcatempo, attraverso segni di riferimento a prefissati intervalli di tempo, ha orientato e organizzato la vita individuale e collettiva della comunità romana.

Nel corso della storia la misurazione del tempo si è evoluta partendo dalla meccanica celeste, dove il Sole e la Luna assumono il ruolo di protagonisti essenziali e pratiche nella misura del nostro «cammino» quotidiano, mensile e annuale. Il costante alternarsi del dì e della notte rappresenta la prima misura empirica del tempo. Nell'epoca attuale il tempo non è più misurato su base astronomica.

Fin dalla più remota antichità, i Romani regolarono la loro attività con il Sole. Il primo «segnatempo» per la registrazione del tempo è stato probabilmente un bastone conficcato verticalmente nel terreno, con funzione di gnomone (asta che genera l'ombra). L'osservazione della variazione dell'ombra del bastone, permette, durante il periodo di luce, di capire a che punto è il trascorrere della giornata. Dopo, seppur lentamente, fino all'obelisco, monumentale misuratore del tempo edificato nella Città Eterna.

«L'imperatore Augusto, a decorazione del Campo Marzio, pensò di far erigere un orologio solare e fra l'Ara Pacis e i portici di Agrippa, nel mezzo di un gran parco innalzò un obelisco, destinato a proiettare l'ombra sopra un gran pavimento di traversino» (Pietro Romano, pp. 8-9). Di questo gigantesco orologio solare, fatto erigere nell'anno 762 a.C., ci rimane l'obelisco egiziano che oggi si trova davanti al palazzo di Montecitorio dove fu collocato da Pio VI verso la fine del XVIII secolo.

Nell'incessante bisogno umano di misurare il tempo, anche con avverse condizioni climatiche o all'interno delle abitazioni, accanto agli orologi solari si ha notizia di strumenti che misuravano il trascorrere del tempo mediante vari congegni: idraulici e meccanici (basati

sulla discesa di un peso) e la notissima clessidra. La cronometria romana fu conservata, sia pure con modificazioni, dalla Chiesa di Roma.

Dall'evoluzione dello gnomone nascerà la meridiana e dall'inclinazione dell'asta ne scaturirà il «quadrante solare». Per millenni la meridiana è stata l'attrice principale sulla scena, il suo fascino viene dall'incontro tra la luce e l'ombra, il cielo e la terra, lo spazio e il tempo, configurandosi in uno schema di angoli solari dette «ore». «La meridiana è il più naturale degli orologi, si limita a registrare il movimento del primo segnatempo del creato. Lo schema in base al quale è costruita è quello dell'albero che fa ombra e così marca il passare del giorno» (Landes David S., p. 20).

Si chiama meridiana in quanto la principale indicazione che fornisce è l'istante del «mezzogiorno solare locale vero», ovvero siamo a metà della giornata di Sole; in questo istante, il Sole è alla sua massima altezza sull'orizzonte per quel giorno e la sua ombra indica l'esatta direzione nord-sud. Si dirà che in quell'istante il Sole è al meridiano (dal lat. *meridianus*, der. di *meridies* «mezzogiorno»), cioè attraversa un ideale semicerchio che congiungendo il Polo nord e il Polo sud, passa per l'osservatore.

Si tratta di un «tempo locale vero», in quanto fa coincidere le ore dodici esattamente con il momento del transito del Sole sul meridiano di un luogo, in altre parole: la misura del tempo ottenuta è un'isola oraria.

Di conseguenza, due orologi solari posti lungo lo stesso meridiano, indicheranno simultaneamente la stessa ora. Se invece lo spazio che si interpone tra due orologi solari è in senso est-ovest i due orari sono diversi tra loro in proporzione della distanza che li separa.

La modalità di computare il tempo attraverso le meridiane erano due: «all'italiana», misura l'inizio del giorno (di 24 ore) a partire dal tramonto del Sole ed esprime la parte di giorno già trascorsa, secondo l'uso detto «alla romana» per la sua diffusione localizzata soprattutto nella città papale; «alla francese», corrispondente all'attuale numerazione che fa terminare il giorno alla mezzanotte (ventiquattresima ora)

(*) Docente di Scienza della navigazione, struttura e costruzione del mezzo navale presso l'IIS «De Pinedo-Colonna» di Roma. Collabora con la Rivista Marittima dal 2003.

ed esprime la parte di giorno rimanente, secondo l'uso detto «oltramontano» per indicare la sua affermata diffusione al di fuori dell'Italia. La percezione del tempo era basata sul movimento apparente del sole misurato mediante meridiane. Il tempo era dunque scandito da unità flessibili e assai meno astratte di quelle attuali. Lo svantaggio di questo sistema per la «lettura dell'ora» era l'impossibilità di poter «leggere l'ora» in assenza del sole e nelle ore notturne.

Nel nostro tempo, alla meridiana gli resta solo il potere della seduzione della sua bellezza e l'importanza scientifica. Gregorio XIII (riformatore del calendario) fece costruire una meridiana in Vaticano nella Torre dei venti (perché utilizzata a osservazioni meteorologiche).

Clemente XI Albani fece costruire una meridiana sul pavimento della chiesa di Santa Maria degli Angeli, dal quale aveva preso il nome di «linea Clementina» consistente in una linea di bronzo incassata nel pavimento tra due fasce di marmo antico e arricchita dalle figurazioni di stelle e zodiaco in giallo antico, pavonazzo e rosso antico. Questa macchina è il segno della volontà di governare il tempo, imprescindibile bisogno umano di conoscenza e controllo.

«Nell'evo medio si ebbero i primi orologi meccanici, composti cioè di più ruote di diverso diametro e variamente dentate, imboccanti le une nelle altre o in appositi pignoni, la prima delle quali dalla forza d'una molla o d'un peso, riceveva direttamente il moto e lo comunicava alle altre, e finalmente ad una lancetta, che, volgendosi angolarmente, indicava con la sua punta le ore segnate nella periferia di una mostra anteriore, meccanismo, come si vede, non molto dissimile da quello tuttora in uso» (Pietro Romano p. 19). Sono orologi che hanno un dispositivo caratteristico: lo scappamento, che è il meccanismo dell'orologio che trasforma il movimento rotatorio nel movimento pulsante delle lancette. Questi orologi meccanici venivano regolati dalle meridiane.

Il sistema di misura del tempo in «ore italiane solari» utilizzate dalla metà del 1300, è strettamente legato alle tradizioni italiane. Il quadrante indicava il numero di ore mancanti al tramonto del Sole; secondo tale sistema il nuovo giorno iniziava al tramonto. L'unica lancetta sul quadrante girava in senso antiorario, e la ventiquat-

tesima ora non era la mezzanotte ma quella del tramonto del Sole, da cui iniziava il conteggio delle ore.

Gli orologi pubblici erano affidati alle cure di un «temperatore», che aveva il compito, oltre che di caricarli quando dovuto, di regolarli nell'arco dell'anno in modo che l'ultima ora del giorno era sempre quella del tramonto e regolato dalla meridiana, ovvero sull'ora locale vera.

A partire del XIV sec., le campane furono azionate meccanicamente per battere le ore, mediante appositi dispositivi applicati ai grandi orologi meccanici a discesa di pesi che, in numero sempre maggiore, presero a essere montati sui campanili e sulle torri.

Il giorno era di 24 ore equinoziali, contate a partire dal tramonto del Sole, le campane delle chiese e dei conventi suonavano per avvertire dell'Ave Maria della sera, o l'Angelus della sera.



Meridiana della Basilica di Santa Maria degli Angeli e dei Martiri a Roma (Fonte: it.wikipedia.org).

L'istante del tramonto non coincide con la completa oscurità ma occorre circa mezz'ora di crepuscolo perché in cielo si intravedano i primi astri; dall'inizio del Settecento si modificò il computo orario di mezz'ora, portando il tramonto del Sole alle ore 23:30, così da far coincidere la completa oscurità del cielo con le ore 24:00.

Questo modo di misurare il tempo venne chiamato: «Ora Italiana da Campanile», per differenziarla dalla precedente. Le campane suonavano alla fine del crepuscolo serale, vale a dire una mezz'ora dopo il tramonto.

Gli orologi solari cambiarono quadrante, in quelli meccanici si apportò solo una modifica di mezz'ora all'unica lancetta esistente.

Degli orologi meccanici a ruota, e pesi e contro pesi, il più antico certamente era quello detto del Popolo Romano (perché regolava la vita comunale), che

ornava la facciata della chiesa di S. Maria in Ara-coeli, situato a sinistra dell'ingresso principale e, in seguito, alla fine del primo quarto del sec. XVIII, spostato e collocato nel centro.

Ricordiamo anche il modo con il quale si indicavano le ore, secondo l'usanza «canonica», che divideva la giornata in sette «ore canoniche» e la notte in quattro «vigilie». La durata di ognuna di tali partizioni era sempre di circa tre ore. L'inizio della giornata avveniva con la «prima», alle ore 6, poi di tre in tre ore seguivano la «tertia», la «sexta», la «nona» e infine la «vespera», che iniziava all'incirca alle 16, e alle 19 la «completa».

A partire dalla metà del XVII secolo si realizzarono orologi meccanici a «ore italiane da campanile» con il quadrante a sei ore. La giornata veniva numerata a partire da mezz'ora dopo il tramonto del Sole (in questa mezz'ora di crepuscolo, la luce si espande per qualche tempo nell'atmosfera prima del tramonto del Sole), quando le campane suonavano l'Ave Maria.

Generalmente, le campane dell'orologio erano solite suonare per indicare ai fedeli che era il momento della recita dell'Ave Maria, 24 rintocchi.

Questo momento rappresentava quindi la ventiquattresima ora. Dunque nel computo delle ore all'italiana il giorno iniziava all'Ave Maria della sera, che era dunque l'istante 24:00 del giorno che moriva e l'istante 00:00 del giorno seguente, con relativo cambio di data.

Al tramonto di ogni giorno iniziava il conteggio e il compimento della ventiquattresima ora avveniva al tramonto del giorno successivo, secondo la tradizione biblica. Con il tramonto finiva un giorno e ne iniziava un altro, la notte apparteneva interamente al giorno successivo. L'uso «alla romana» risultava congeniale per la popolazione contadina che regolava il lavoro sull'arco diurno del Sole.

Noi oggi non facciamo caso a che ora sorge o tramonta il sole, se non in modo poetico, o per spirito di osservazione della natura. Il nostro sistema di computo è basato su un sole fittizio che ruota apparentemente intorno all'Equatore, compiendo un giro completo in ventiquattro esatte, in modo che tutti gli orologi regolati su uno stesso fuso indichino sempre la stessa ora, indipendentemente dalle coordinate geografiche.

Parallelamente alle «ore italiane», nel resto d'Eu-



Copertina del volume *De' Vantaggi dell'Orologio Italiano sopra l'Oltramontano* (Fonte: Biblioteca Apostolica Vaticana).



Meridiana di Piazza San Pietro. Lo gnomone è l'obelisco al centro della piazza circondata dal colonnato del Bernini. Sul pavé della piazza è stata ricavata la linea meridiana intervallata da cerchi in marmo bianco che indicano gli equinozi e i solstizi. Nella pagina accanto l'obelisco Flaminio di Piazza del Popolo (Fonte: it.wikipedia.org).

ropa le ore venivano suddivise in due gruppi di dodici, facendo partire il conteggio dalla mezzanotte. In Italia questo metodo prese il nome di ora «oltremontana» o alla «francese». Il vantaggio di questo orologio detto alla francese era ed è attualmente quello di poterlo, con più facilità, regolare sul tempo medio.

Nell'Italia del XVIII secolo si contavano ancora le ore a partire dal momento del tramonto; gli orologi seguivano la lunghezza variabile del giorno e della notte. A Roma fu solo durante la repubblica giacobina che fu obbligato l'orario «alla francese» (è il sistema che utilizziamo ancor oggi).

Quattro imponenti orologi da oltre due secoli misurano il tempo all'esterno e all'interno della Basilica Vaticana. Vennero realizzati durante il pontificato di papa Pio VI. Gli orologi esterni sono collocati alle due estremità della facciata. I due orologi all'interno della Basilica si trovano sul cornicione della controfacciata

e hanno quadranti diversi, e una differenza dovuta a due diversi modi di misurare il tempo; furono realizzati «dall'Architetto Giuseppe Valadier, sotto il Finestrone, sul fondo della Chiesa, sopra la Porta principale, due Mostre di Orologi, uno all'Italiana e l'altro alla Francese, come al di fuori, a guisa di due Medaglioni, con una vaga cornice all'intorno, proseguendo il Festone, che regge lo Stemma di Benedetto XIV» (Francesco Cancellieri, p. 39).

L'orologio di destra, detto «Italice», indicava l'ora italica solare con inizio del conteggio a mezz'ora dopo il tramonto del sole d'ogni giorno e il compimento della ventiquattresima ora al tramonto successivo; con il quadrante a sei ore l'unica lancetta presente nell'orologio percorreva quattro giri completi per coprire le 24 ore, dunque ogni numero cambiava quattro volte la sua valenza. La giornata veniva così suddivisa in quattro intervalli di sei ore ciascuno.

Quello che veniva segnato non era l'ora, ma quante mancano al tramonto successivo, per questo c'era una sola lancetta e solo sei cifre. Questo metodo rendeva facile il calcolo delle ore di luce residue, dato che bastava sottrarre da 24 l'ora segnalata dal numero di rintocchi del più vicino campanile.

Non si trattava di vere ore come le intendiamo oggi, ma piuttosto di un arco di tempo che escludeva le ore intermedie, o almeno non le considerava nella normale vita quotidiana.

L'ora «italica» adeguava i ritmi dell'uomo a quelli della luce e quindi era adatta a una società contadina.

L'orologio di sinistra, con il quadrante di dodici ore, detto «alla francese», «ultramontano» o «astronomico», misurava, invece, come avviene ancora oggi, l'inizio del giorno a partire dalla mezzanotte, ponendo alle ore dodici (mezzogiorno) il momento di massima altezza del Sole.

La realizzazione dei due orologi fu apprezzata poiché «sommministrano il comodo di saper l'ora stando anche dentro la Chiesa» (Francesco Cancellieri, p. 39), seguì immediatamente la costruzione dei due orologi della facciata esterna con la stessa diversità dei quadranti riferiti a un doppio computo del tempo.

Gli orologi della facciata della Basilica fornirono, a pellegrini e fedeli provenienti da ogni parte d'Europa e del mondo, un preciso riferimento temporale.

Proprio per questa esigenza furono costruiti, sui due orologi, quadranti diversi: uno suddiviso in sei campi, segnava l'ora «all'italiana»; l'altro, suddiviso in dodici campi, segnava quella «alla francese».

Quando Napoleone introdusse a Roma l'orologio «alla francese», si utilizzarono due sistemi (italico e francese), di conseguenza si generò un'enorme confusione. Il cambiamento alla francese portò uno scossone sulla popolazione, specialmente tra le classi meno acculturate, da sempre abituate al vecchio sistema. Il

mantenere entrambi i sistemi ancora per decenni, significò certamente un grande aiuto per tutti. Sentire le campane, anziché leggere l'ora sul quadrante, era una comodità non da poco. E l'ora «francese» non dava alcuna indicazione sonora da cui si poteva conoscere quante ore mancavano alla fine della giornata.

«Il contrasto tra la giornata "naturale" del contadino, cadenzata e ordinata da una determinata sequenza di compiti legati al lavoro dei campi, e la giornata "artificiale" del cittadino» (Landes David S., p. 75). La notizia che riguarda il passaggio dall'ora «italica» all'ora «francese» è riportata in un documento dell'AFSP (Archivio Storico Generale della Fabbrica di San Pietro): «1810. Adì 24. Genn.o si ebbe



ordine di mandare gli orologi di S. P.ro alla Francese. In d.o giorno quello italiano fu fermato alle ore 21.1/2. ed il dì 26. alle or 4.1/2 della sera fu mandato alla francese, onde tutti due gli orologi della facciata andavano in un modo» (AFSP, Arm. 12, F,10A, Carta 588), (il resto dei documenti parlano degli orologi della controfacciata, nda).

Il ritmo della vita, dunque, non fu più leggibile nel trascorrere delle ore rappresentato negli orologi.

Le leggi francesi vengono però abrogate nel 1814 alla Restaurazione seguita alla caduta di Napoleone, di conseguenza si tornò per un brevissimo periodo all'ora «italiana», ma nell'autunno del 1846 il neo-eletto papa Pio IX decretò di tornare all'orologio «alla

francese». Un colpo di cannone posto sul Gianicolo segna ancor oggi il mezzogiorno. Nella Roma dei papi, e per secoli, questo compito era stato assolto dalle innumerevoli campane della città. L'uso di segnare il mezzogiorno con un colpo di cannone fu introdotto dal Pontefice Pio IX nel 1847.

La decisione è da leggere in stretta relazione con la sostituzione dell'ora «all'italiana» con quella «alla francese» e per avere un segnale unico dell'ora ufficiale, anziché il suono scoordinato delle campane delle chiese cittadine. All'inizio questi orologi erano regolati mediante le meridiane, cioè, sul tempo (solare) medio locale, di conseguenza la durata del giorno non era di ventiquattro ore esatte, ma

variava nel corso dell'anno, perché, il Sole percorre sulla volta celeste l'eclittica con una velocità che varia durante l'anno. In altri termini, questo «Sole vero» che apparentemente vediamo ruotare in cielo giorno dopo giorno, in certi giorni è veloce, in altri è lento, e il suo moto, non si può controllare con un orologio ad andamento regolare. Per avere un costante orario giornaliero, si associò al «Sole vero» un «Sole medio», in modo da percorrere un arco diurno sempre con la stessa velocità in ventiquattro ore medie e regolari, creando così un tempo medio.

La condizione fondamentale che vincola i due Soli è che essi si ritrovino insieme all'Equinozio di Prima-



L'orologio del palazzo del Quirinale (Fonte: flickr.com).

vera (21 marzo), dopo un anno tropico. In sintesi, il Sole non è un buon orologio, perché a volte procede troppo velocemente e a volte troppo lentamente. Dunque, gli orologi si regolarono sul «tempo medio» (ovviamente locale), così, la posizione del Sole medio sulla volta celeste, lungo l'equatore, costituì la lancetta di un orologio ad andamento uniforme. Dopo l'unità d'Italia, nel 1866 (con Regio Decreto), gli orologi si sincronizzarono sul tempo medio del meridiano di Monte Mario (contato dalla mezzanotte) per gli usi della pubblica amministrazione e specialmente dei servizi telegrafici e ferroviari.

L'ora veniva distribuita in tutto il territorio nazionale mediante gli orologi degli uffici tele-


grafici e delle stazioni ferroviarie, che erano sincronizzati fra loro mediante il telegrafo; su quegli orologi potevano poi essere regolati altri orologi pubblici e anche gli orologi dei privati cittadini. Successivamente, soprattutto per facilitare le comunicazioni ferroviarie, marittime e telegrafiche internazionali, si fece strada il sistema dei fusi orari.

Dal 1893 (con Regio Decreto) venne adottata un'ora legale basata sui fusi orari, adottando un'ora uguale all'ora del «fuso», ovvero, entro ciascun fuso deve valere la stessa ora, che è l'ora media del relativo meridiano centrale. Il sistema dell'unificazione e della standardizzazione attraverso i «fusi orari» della mi-

sura del tempo, trova giustificazione nella necessità, di conoscere l'ora in modo uniforme in uno Stato. Nel passato non esisteva alcuna necessità pratica di unificare l'ora in uno stesso Paese. Ma, ripetiamo, allora non si sentiva alcun bisogno della nostra minuziosa esattezza nel calcolo del tempo. Durante l'estate, per avere un'ora in più di luce, si spostano di un'ora gli orologi rispetto all'ora del fuso: «ora estiva» (*Summer Time*).

Nel suo lungo cammino i vari sistemi di «segnatempo» hanno sempre avuto la funzione di scandire il «tempo», ma si sono scontrati con la difficoltà di tenere insieme gli eventi astronomici usati per misurarlo, cioè la rivoluzione della Terra intorno al Sole. Oggi la necessità di questo legame è tramontata: il tempo non è più misurato su base astronomica. Dal 1948 siamo entrati in una nuova epoca della misurazione del tempo, un'epoca che utilizza orologi atomici, strumenti più accurati per la misurazione del tempo, quindi utilizzati per calibrare altri orologi e per determinare il «Tempo Atomico Internazionale» (TAI). Dal 1967 a darci il tempo è un orologio atomico, l'unità di tempo ha mollato gli or-

meggi dai fenomeni astronomici, in altre parole, la misura del tempo non è più dipendente dalle misure celesti. Dal 1972 il «Tempo Coordinato Universale» (UTC, *Universal Coordinated Time*) ha sostituito il «Tempo Medio di Greenwich» (GMT, *Greenwich Mean Time*) basato sul tempo astronomico. In questi spunti sulla storia della misura del tempo ho analizzato i complessi e reciproci rapporti che uniscono gli svi-

luppi tecnologici agli sviluppi culturali sociali ed economici che condizionarono in una data maniera la percezione del tempo nella Città Eterna. Il cammino della misurazione del tempo attraverso il suo occhio, il «segnatempo» che richiama lo scorrere del tempo, rinvia all'interrogativo più ampio e difficile di «cosa sia il tempo». Il palcoscenico di questa riflessione è allestito a Roma: Città tre volte millenaria. 



Obelisco Campense in Piazza Monte Citorio (Fonte: storia.camera.it).

BIBLIOGRAFIA

- Giulio Cordara dei Conti di Calamandrana, *De' Vantaggi dell'Orologio Italiano sopra l'Oltromontano*, che era la versione a stampa di un discorso recitato all'Accademia degli Immobili in Alessandria il giorno 28 febbraio del 1783.
 Landes David S., *Storia del tempo. L'orologio e la nascita del mondo moderno*, Mondadori, Milano 1984.
 Pietro Romano, *Orologi di Roma*, Anonima Romana Stampa, Via Dei Portoghesi, Roma 1946.
 Francesco Cancellieri, *Descrizione della Basilica Vaticana*, Nella Stamperia Vaticana, Roma 1788.



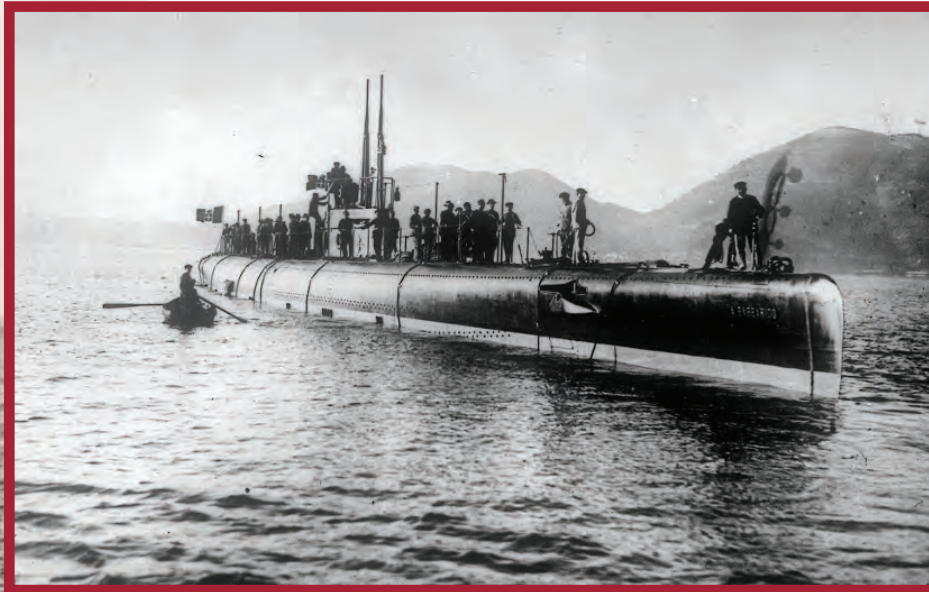
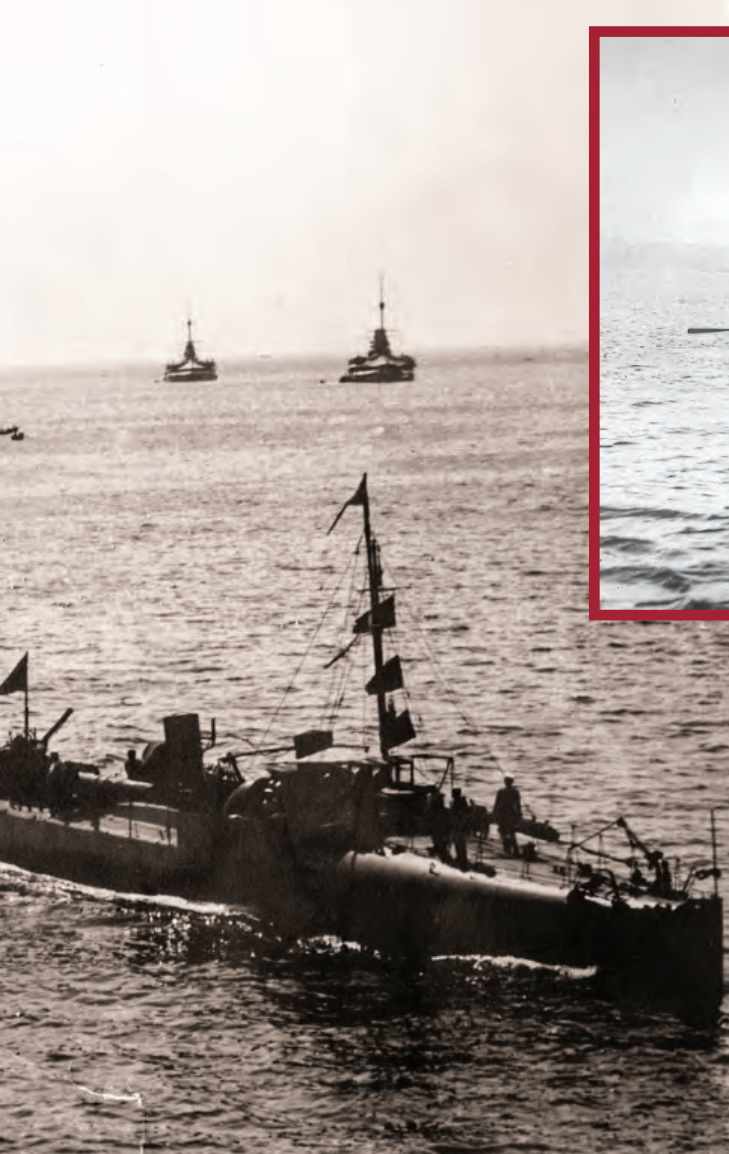
Diplomazia Navale in un'epoca **conflittuale**

Il caso italiano (1919-1940)

Fabio De Ninno (*)

() Professore a contratto e assegnista di ricerca presso l'Università di Siena, segretario di redazione di Italia contemporanea, coordinatore del progetto della bibliografia italiana di storia militare 2008-2017, del Centro interuniversitario di studi e ricerche storico militari. Collabora con il Second World War Research Group del King's college di Londra. Tra le sue pubblicazioni ricordiamo Fascisti sul mare: la Marina e gli ammiragli di Mussolini (2017) e I sommergibili del fascismo (2014), oltre a numerosi capitoli e articoli in pubblicazioni scientifiche italiane e straniere.*

Al centro: Augusta, 29 agosto 1925. Rivista navale alla presenza di Re Vittorio Emanuele III al termine delle grandi manovre estive. Si riconoscono la nave da battaglia DANTE ALIGHIERI e, sullo sfondo, il CAVOUR e il DORIA. In primo piano torpediniere della classe «PN». Sotto: battello della classe «N» (Fonte: USMM).



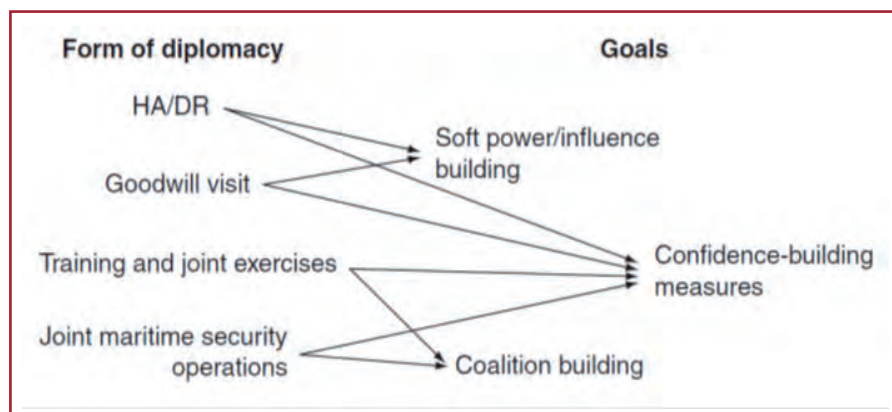
rità quanto la preparazione a possibile un conflitto.

Sono passati quasi cinquant'anni dalla pubblicazione del volume di James Cable sulla Gunboat diplomacy (1971) e da allora il concetto di diplomazia delle cannoniere, identificato spesso come prima espressione della diplomazia navale, ha subito una profonda trasformazione, evolvendosi verso quello più complesso di diplomazia marittima. L'attore principale della diplomazia marittima sono ovviamente le istituzioni navali, le quali come nota Goeffry Till hanno una varietà di attributi che consentono di svolgere questo ruolo in maniera più efficace delle altre forze armate. Tra questi: l'indipendenza dal supporto della nazione che li ospita; il grande raggio d'azione; la flessibilità operativa garantita dalle capacità delle navi; la possibilità di presenziare in uno spazio in maniera temporalmente più estesa delle aeronautiche e delle forze di terra a un costo logistico ridotto [Till, pp. 260-261].

Partendo dal presupposto di questa flessibilità, la diplomazia marittima può essere caratterizzata da forme cooperative e coercitive che hanno in comune "segnalazioni" ad alleati e rivali degli interessi e delle capacità che uno stato può esercitare attraverso

Molti navalisti, a cominciare da Alfred T. Mahan e Julian Corbett, sono prevalentemente interessati all'applicazione potere navale in guerra, prestando meno attenzione al ruolo delle marine in tempo di pace e del loro utilizzo come strumenti politici a sostegno della politica estera [Bell 2000, p. 138].

Eppure, questa funzione, quella della diplomazia navale nei periodi di pace, costituisce un elemento prevalente nella loro azione, pilastro della loro atti-



Forme cooperative di diplomazia marittima. Christian Le Mière, *Maritime diplomacy in the 21st century*.

la sua presenza navale [Le Mière, p. 28]. La forte competizione navale che caratterizzò il periodo tra le due guerre mondiali, frutto di una crescente tensione internazionale, accompagnata all'importante sviluppo della capacità operativa della Regia Marina, offre interessanti spunti di riflessione e molti casi studio riguardanti il modo in cui il Paese in quella fase si servì della diplomazia navale. Una espansione delle attività della Marina che fu il riflesso della politica estera del regime fascista che si servì attivamente dell'istituzione navale, oltre che dell'Aeronautica, come strumenti di rappresentanza dei propri interessi e della propria immagine all'estero.

L'utilizzo della diplomazia navale non era uno strumento nuovo per l'Italia. L'invio di navi a tutela degli interessi nazionali, in particolare dei cospicui nuclei di emigrati in altri Paesi, aveva costituito un'attività centrale per la Marina anche durante il periodo liberale. In tal senso fu significativa la costante presenza navale in Sud America, con il duplice scopo di mantenere un contatto ideale tra gli immigrati e la madrepatria, favorendo allo stesso tempo la vendita di armamenti navali italiani nel continente. A questi esempi di tipo cooperativo, fecero da contraltare anche quelli di tipo coercitivo, come l'intervento dell'ariete torpediniere *Giovanni Bausan* e dall'incrociatore corazzato *Carlo Alberto* nella crisi venezuelana del 1902-1903. In una certa misura, lo stesso forzamento dei Dardanelli durante la Guerra di Libia (1911-1912) potrebbe inserirsi in questo ambito,

come «messaggio» al governo turco circa le capacità della Regia Marina di produrre una *escalation* del conflitto, se necessario fuori dalla dimensione coloniale. Un segnale che all'epoca fu efficace dato che contribuì a condurre l'Impero ottomano alle trattative di pace.

Nel dopoguerra, complice anche l'attivismo in politica estera del fascismo, anche in

ambito culturale, il nuovo ruolo dell'Italia come grande potenza navale, sancito dal Trattato di Washington (1922) e il cambiamento dell'immaginario tecnologico collettivo e delle capacità operative delle Marine, dovuto all'irruzione dei sommergibili e degli aerei avvenuta durante il Primo conflitto mondiale, il modo in cui la diplomazia marittima italiana operava.

Quello che oggi definiamo il *soft-power* e che all'epoca era costituito dalle funzioni di rappresentanza dell'istituzione, condotte prevalentemente con visite di navi italiane in porti stranieri continuò, conciliandosi con le necessità politico-diplomatiche-economiche del momento. Nel 1924, la visita degli incrociatori *San Marco* e *San Giorgio* in Argentina servì da sostegno alle trattative in corso per la vendita di due incrociatori da 6.700 tonnellate, poi costruiti dai cantieri Odero di Genova e Orlando di Livorno. In tal senso la strategia d'impiego dei mezzi da parte della Marina ricalcava specifiche necessità poste di volta in volta dalle missioni di diplomazia navale, venendo studiata attentamente per ottenere il massimo effetto possibile del «*soft power*» italiano. La scelta, nel 1930, di inviare due sommergibili all'esposizione universale di Anversa fu attuata perché le unità subacquee, nell'immaginario collettivo del grande pubblico dell'epoca, rappresentavano il futuro della potenza marittima, configurandole come strumenti primari di propaganda per le esportazioni la cantieristica italiana. Nel caso specifico lo scopo era omaggiare la nazione belga, «*nazione industriale e tecnica*

di prim'ordine». La logica di queste missioni rientrava nella funzione di rafforzamento dell'influenza, della presenza e della credibilità dell'Italia come grande potenza marittima, capace di proiettarsi nel Mediterraneo e in parte su scala mondiale. In tal senso la flessibilità dello strumento navale rappresentava una funzione di continuità rispetto alle grandi missioni transoceaniche «una tantum» dell'aviazione dell'epoca di Italo Balbo.

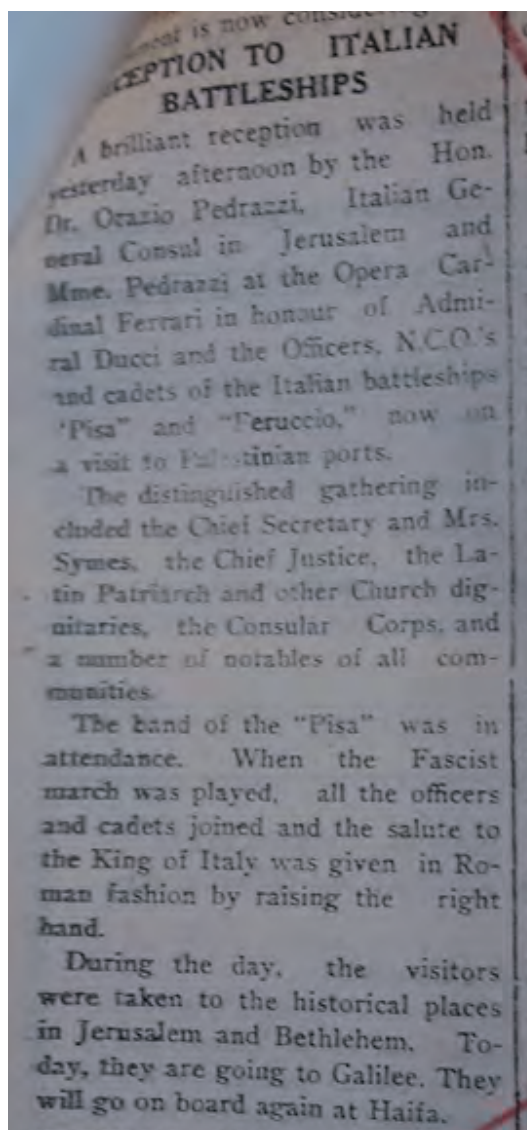
L'attività di diplomazia marittima della Regia Marina continuava a configurarsi come costante, proprio perché dotata della flessibilità che abbiamo visto essere una caratteristica intrinseca delle flotte e parte della loro attività di routine. Nel 1927, la visita al Santo Sepolcro degli allievi dell'accademia navale, che lasciò una impressione molto positiva sulla stampa locale, si inserì nella normale attività della crociera estiva dell'Istituto.

Al tempo stesso, queste missioni potevano essere svolte *ad-hoc* in relazione alle esigenze della politica estera fascista. Nel 1935, l'invio dell'incrociatore *Diaz* in Australia, all'epoca *dominion* britannico, ebbe come scopo mostrare che le misure intraprese dall'Italia nel Mediterraneo, in risposta all'imposizione delle sanzioni e all'ostilità britannica alla conquista dell'Etiopia, erano credibili, mostrando alla popolazione locale la modernità e l'efficienza della Marina italiana tramite una delle sue unità di più recente costruzione. L'invio, nel 1938, degli incrociatori *Montecuccoli* e *Colleoni* in Giap-

pone fu svolto in parallelo con la presenza di una missione del partito fascista nel Paese, con scopo di sostegno al tentativo di rafforzare i legami tra le due potenze nell'ottica della formazione della coalizione tripartita che avrebbe affrontato la Seconda guerra mondiale.

L'addestramento o il sostegno alla formazione di istituzioni navali locali, il *naval advising*, rappresentò un altro dei compiti chiave della diplomazia navale italiana di quella stagione. Significativo fu il caso della missione navale in Persia, inviata nel 1933 su richiesta del governo locale che vedeva nell'Italia

fascista un modello di modernizzazione autoritaria applicabile anche nel proprio Paese. Un aspetto quest'ultimo che rimanda all'importanza delle Marine come rappresentanza politica del Paese di cui sono emanazione, anche nell'ambito delle forme istituzionali. La missione italiana rientrava in un più ampio progetto di costruzione della Marina persiana, sotto influenza italiana, che aveva il duplice scopo di vendere armamenti e ridurre la preminenza britannica nel Golfo Persico. Fu favorito l'inserimento di allievi persiani nell'Accademia navale di Livorno e nel 1929 il governo di Teheran ordinò quattro navi pattuglia e due cannoniere dai cantieri italiani. Lo stesso anno, il Capitano di Vascello Luigi del Prato fu inviato come consigliere presso la Marina persiana per coordinarne la riorganizzazione. Il lavoro di del Prato fu efficace e, nel 1931, in vista di una futura espansione della Marina lo-



Reception to Italian battleships, in «The Palestine Bulletin», 21 agosto 1927.

cale, fu deciso l'invio di una vera e propria missione destinata anche ad addestrare il personale sul posto. I progetti prevedevano anche la futura costruzione di 3 incrociatori da 5.000 tonnellate, un bacino galleggiante da 6.000 tonnellate, di basi navali e di uno squadrone di aviazione di Marina, ma non furono portati a piena conclusione.

Il governo persiano infatti mantenne un atteggiamento «ambiguo e speculativo» e sebbene la missione italiana riuscì a favorire la vendita di armamenti, il bacino fu poi effettivamente costruito, e a conquistare le simpatie del governo e degli ufficiali persiani, il progetto di ottenere una influenza duratura che fosse al servizio della politica estera italiana nella regione naufragò. Il governo persiano aveva una attitudine nazionalista che non lasciava molto spazio ai tentativi italiani di supervisione, indipendentemente dall'efficacia della Marina italiana nell'attuarli. Tale problematica rimanda all'importanza di un contesto favorevole, rilevante tanto quanto della capacità dell'istituzione di operare, per lo sviluppo efficace della diplomazia marittima di tipo cooperativo.

Emblematica per l'Italia fra le due guerre fu la missione navale in Cina (1935-1938), di cui ci siamo occupati nel numero di giugno 2019 della *Rivista Marittima*, nel corso della quale il contesto favorevole e l'abilità degli ufficiali italiani nel proporsi come figure professionali di riferimento per i nazionalisti cinesi furono ostacolati dai repentini cambiamenti della politica estera nazionale e dalla conseguente opposizione del ministero al proseguimento della missione. La diplomazia navale cooperativa richiede anche una diplomazia tradizionale coerente nei suoi disegni, basata su una visione della politica estera stabile e questo non era il caso del periodo tra le due guerre.

Tra le due guerre fu rilevante anche l'altro aspetto della diplomazia navale italiana: quello persuasivo-coercitivo che si manifestò in due occasioni: la crisi di Corfù del 1923 e l'intervento nella Guerra civile spagnola del 1936-1939. Il 29 agosto 1923, in seguito all'omicidio del Generale Enrico Tellini, membro di una commissione intenta a definire il confine greco-

Il Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel, Ministro della Marina dal 1922 al 1925 (Fonte: USMM).



albanese, avvenuto due giorni prima, il governo Mussolini impose un ultimatum alla Grecia, chiedendo riparazioni, una inchiesta e onori militari ai caduti italiani. La scelta dell'ultimatum fu intrapresa nell'ambito delle tese relazioni greco-italiane, dovute all'imminente annessione del Dodecaneso all'Italia, sancita dal Trattato di Losanna (24 luglio 1923) e al quale la Grecia si opponeva. Nell'estate 1923, il governo e la Marina avevano pianificato una serie di mosse, tra cui l'occupazione di Corfù, nel caso si fossero verificati incidenti con i Greci. Dopo che la Grecia rifiutò una parte delle condizioni dell'ultimatum italiano, che l'avrebbero fatta apparire colpevole di quello che era un incidente, l'azione italiana scattò e



il 31 agosto l'isola di Corfù fu occupata da una forza da sbarco italiana.

Nel corso dell'azione, il comandante greco della guarnigione rifiutò l'intimazione di resa della squadra italiana presentatasi davanti l'isola e per risposta le navi italiane bombardarono il forte di Corfù, causando una decina di morti tra i profughi civili che vi erano ospitati.

La scelta di questa applicazione di forza fu risolutiva dal punto di vista militare, perché la guarnigione si arrese subito dopo e l'isola fu poi effettivamente occupata, ma controproducente da quello diplomatico. Lo stesso Ministro della Marina, Ammiraglio Paolo Thaon di Revel, era dell'opinione: «*non è giu-*

stificabile il notevole numero dei colpi sparati» per causare la resa del forte.

Infatti, in questo modo l'azione coercitiva di diplomazia navale fu compromessa, in quanto l'Italia apparì come l'aggressore, scatenando l'intervento britannico, a sua volta basato sull'applicazione della diplomazia marittima in senso coercitivo, che obbligò gli Italiani a recedere dall'occupazione, vanificando l'azione della Marina e costringendo all'evacuazione dell'isola il 27 settembre. Gli eventi di Corfù mostrano come la proporzionalità e una attenta valutazione dell'applicazione della forza sia necessaria per un adeguato esercizio della diplomazia marittima.

Nel corso della Guerra civile spagnola all'intervento italiano e alla diretta attività militare a sostegno dei ribelli di Franco, intrapresa anche attraverso una campagna sottomarina clandestina e il trasferimento di unità italiane nella Marina nazionalista, la massiccia presenza della Marina in acque spagnole ebbe un triplice scopo, inserito nei più ampi disegni del governo fascista per la penisola iberica: sottrarre all'influenza anglo-francese la Spagna e la sua posizione predominante nel Mediterraneo occidentale sostenendo la nascita un regime ideologicamente amico di Roma.


Come parte di questi progetti, oltre all'azione militare diretta, la diplomazia navale italiana si mosse per fare della Regia Marina il riferimento della futura Marina della Spagna nazionale. Infatti, la Marina spagnola era stata spaccata dalla guerra civile e la sua ricostruzione offriva l'opportunità per la Marina italiana di svolgere una funzione guida in questo processo attraverso la cessione di armamenti e l'invio di una missione navale. Un secondo aspetto, molto rilevante per la politica della diplomazia navale italiana del periodo, fu quello di collaborare, almeno in termini di facciata, all'instaurazione di un controllo marittimo internazionale nelle acque della penisola iberica, che impedisse l'arrivo di armi destinate a entrambe le parti, allo scopo di veder riconosciuta la presenza navale italiana nell'area con un rango pari a quella delle altre grandi potenze marittime del periodo.

I risultati di questo impegno furono variabili: la guerra fu vinta dai nazionalisti anche grazie all'ampio sostegno italiano e l'invio di una missione navale per addestrare la Marina nazionalista fu fortemente apprezzato dagli ufficiali della Marina franchista, che svilupparono una attitudine fortemente pro-italiana. La concorrenziale presenza militare tedesca e l'influenza che ebbe sull'Esercito franchista, il quale fu l'elemento politicamente dominante della Spagna uscita dalla guerra civile, mentre la Marina era relativamente marginale, e l'ideologia nazionalista del nuovo regime, impedirono che l'influenza navale italiana si dimostrasse duratura. Infatti, i tentativi del dopoguerra dell'industria cantieristica italiana di acquisire il controllo di quella spagnola, approfittando dell'influenza guadagnata nel periodo precedente, risultarono vani perché Franco preferì nazionalizzare il settore. Inoltre, i progetti di forniture navali italiane si fermarono rapidamente perché lo stato delle finanze spagnole non consentiva alcuna prospettiva realistica di riarmo navale. Come nel caso persiano le implicite conflittualità tra due regimi ideologicamente nazionalisti impedirono una effettiva cooperazione di lungo periodo, nonostante il relativo successo dell'attività di sostegno navale italiano.

La massiccia presenza navale italiana e le campagne clandestine condotte dai sommergibili italiani contro il traffico dei repubblicani contribuirono però a ridefinire il rapporto tra l'Italia e le altre grandi potenze nell'area. Nel marzo 1937, l'istituzione del «Comitato per il non intervento» voluto da Francia e Gran Bretagna, per tentare di limitare l'influenza di altre potenze nel conflitto, e la successiva firma degli accordi di Nyon del 14 settembre 1937, con i quali Francia, Gran Bretagna, Germania e Italia si impegnavano al controllo delle acque attorno alla penisola in termini paritari sembravano sancire l'effettiva pre-

senza della Marina italiana in acque spagnole come espressione degli interessi mediterranei dell'Italia su un piano di eguaglianza rispetto agli anglo-francesi. Lo stesso «accordo dei due imperi» (marzo 1938), con cui la Gran Bretagna riconosceva la conquista italiana dell'Etiopia e il diritto dell'Italia all'accesso oceanico attraverso gli stretti, era in parte il riflesso della diplomazia coercitiva esercitata dal 1935 in poi dalla Marina e dalla politica di *appeasement* portata avanti da Londra nei confronti italiani, nella vana speranza che questo si traducesse in un accordo in chiave antitedesca, cosa che però non fu possibile data la comunanza di interessi ideologici e geopolitici tra Roma e Berlino.

Nel complesso la combinazione di diplomazia marittima cooperativa e coercitiva nel corso della Guerra civile spagnola portò a un relativo rafforzamento della posizione italiana nel Mediterraneo, sebbene i limiti strutturali dell'influenza esercitata sulla Spagna franchista e il rilevante dissipamento di risorse avvenuto per sostenere i nazionalisti ebbero un impatto molto importante sulla successiva preparazione al conflitto della Marina.

Tale aspetto apre la questione dell'importanza della commisurazione dello sforzo nell'ambito della diplomazia marittima rispetto ai possibili guadagni, specie in un'epoca conflittuale come quella tra le due guerre, dove le continue crisi internazionali e il tentativo di utilizzare in maniera «tattica» per supportare la politica estera nazionale rendevano meno efficace l'utilizzo della diplomazia marittima. Un problema che ancora una volta riconduce alla necessità di elaborare una cultura strategica nazionale basata su analisi razionali, aperte e frutto di un dibattito franco per essere efficaci, cosa che nella struttura politica ideologizzata e policratica come quella dell'Italia tra le due guerre non era possibile. 

BIBLIOGRAFIA

- Christopher M. Bell, *The Royal Navy, Seapower and Strategy Between the War*, Stanford University press, Stanford 2000.
James Cable, *Gunboat Diplomacy, Political Applications of Limited Naval Force, 1919-1991*, MacMillan, Basingstoke 1994.
Fabio De Ninno, «The Fascist Naval Mission to Persia, China and Spain: Commerce and strategy in Mussolini's Navy, 1933-1940», in Donald Stoker, Michael T. Mc Master, editors, *Naval Advising and Assistance: The Past, the Present and the Future*, Helion, Abdingon 2017, pp. 175-200.
Christian Le Mière, *Maritime diplomacy in the 21st century*, Drivers and challenges, Routledge, Londra 2014.
Patrizio Rapalino, *La Regia Marina in Spagna, 1936-1939*, Mursia, Milano 2011.
Filippo A. Saba, *L'imperialismo opportunistico; Politica estera italiana e industria degli armamenti, 1919-1941*, Edizioni scientifiche italiane, Napoli 2001.
Geoffery Till, *Seapower in the 21st Century*, Routledge, Londra 2014.

FOCUS DIPLOMATICO

I tormentati rapporti tra Italia e Libia in un Mediterraneo conteso

La genesi

La Libia, come molte altre entità statuali nate dal colonialismo e dalla decolonizzazione, è nella sua consistenza territoriale un prodotto della potenza che l'ha colonizzata e dei rapporti di questa con altre potenze.

Fino ai primi decenni dell'Ottocento, la fascia costiera meridionale del Mediterraneo, con l'eccezione del Marocco da secoli Sultanato arabo indipendente, era sotto una sovranità più o meno effettiva di un sempre più decadente Impero Ottomano. Questa situazione cominciò a cambiare con l'occupazione francese dell'Algeria a partire dal 1830 e con la progressiva affermazione dell'autonomia da Costantinopoli dell'Egitto di Mehemet Ali e dei suoi successori, nel quale diventavano sempre più evidenti le influenze in competizione tra loro della Francia e della Gran Bretagna. Rilevante era la presenza di Italiani di varie condizioni sociali in molti centri urbani del Nord Africa nella scia di una tradizione secolare. Ad Alessandria, a Tunisi, a Costantina, a Tangeri e in altre città della lunga costa nordafricana gli Italiani si contavano complessivamente in molte decine di migliaia mentre altrettanti Francesi, Spagnoli, Greci si installavano in Algeria e altrove, dall'Egitto al Marocco. Il nuovo Stato unitario italiano non aveva le ambizioni e i mezzi per procedere a occupazioni territoriali per tutelare gli interessi che questa presenza comportava (la politica delle mani nette) ma era attenta a che non lo facessero altri. L'occupazione francese della Tunisia nel 1881, seguita l'anno successivo da quella britannica dell'Egitto, fu subita come un grave colpo dall'Italia e deteriorò i rapporti tra Parigi e Roma che, con l'incoraggiamento della Gran Bretagna diretto a contenere la Francia, si convinse a lanciarsi nell'arena coloniale iniziando l'avventura in Africa Orientale.

Nel Mediterraneo, all'inizio del XX secolo, tutte le aree utili erano occupate da Francesi e Britannici. Anche il Marocco, dopo un braccio di ferro con la Germania, fu sottoposto al protettorato della Francia con parti del territorio occupate dalla Spagna. Rimaneva soltanto la costa tra la Tunisia e l'Egitto, desertica e scarsamente abitata da tribù nomadi con piccoli centri costieri, ancora sotto-

posta a una lontana sovranità ottomana. Dopo essersi assicurata la mano libera dalle potenze europee che la corteggiavano per staccarla dall'alleanza con la Germania, e approfittando dell'impegno turco nelle guerre balcaniche, l'Italia giolittiana decise di occuparla, essenzialmente per affermare uno status e con l'obiettivo, difficile da realizzare oltre certi limiti considerate le condizioni di quei territori (uno scatolone di sabbia secondo gli scettici) di farne una colonia di popolamento («la grande proletaria si è mossa»). Ancora non se ne conoscevano le riserve di idrocarburi che, con l'avvio della seconda fase della rivoluzione industriale basata sul petrolio, diventavano un fattore cruciale dello sviluppo economico e della geopolitica mondiale.

Le resistenze all'occupazione della Tripolitania a occidente e della Cirenaica a oriente, tenute amministrativamente distinte, furono però superiori a quelle previste. Prima da parte della Turchia, ove sentimenti nazionalisti e di riscossa erano espressi dagli ufficiali appartenenti al movimento dei giovani turchi tra i quali Mustafa Kemal allora combattente nella guerra contro l'Italia. Poi delle tribù arabe e berbere. L'azione italiana per il controllo dei due territori si fermò durante la guerra mondiale ma riprese negli anni Venti con una violenta repressione guidata dal Generale Graziani che pose le basi di risentimenti, rancori e volontà di vendetta. Soltanto su parti di un territorio riunito nel 1934 in una colonia battezzata romanamente Libia, nome fino ad allora sconosciuto ai suoi abitanti, fu possibile affermare un effettivo controllo e avviare un programma di colonizzazione agricola che con il suo indotto di servizi e infrastrutture (strade, scuole, case coloniche, canalizzazioni, strutture sanitarie, chiese) coinvolse diverse decine di migliaia di Italiani. La resistenza all'occupazione tuttavia non si fermò, soprattutto in Cirenaica, e contro di essa non si fermò la repressione comprensiva di deportazioni e confinamenti forzati. Il maggiore esponente della rivolta, Omar al-Mukhtar, fu impiccato al pari di migliaia di ribelli. Con Balbo Governatore fu avviata una politica di maggiore attenzione alla popolazione autoctona. Fu concessa una forma di cittadinanza italiana, furono realizzate opere pubbliche e infrastrutture anche a suo vantaggio. Mussolini si atteggiava a protettore dell'Islam.



Dopo la sconfitta italo-tedesca a El Alamein la Libia fu progressivamente occupata dai Britannici, mentre nella sua parte meridionale, il Fezzan, penetravano i Francesi liberi provenienti dall'Africa Equatoriale.

Grazie alle ricerche effettuate nell'ultima fase della presenza italiana si cominciavano intanto a conoscere le risorse petrolifere del territorio. Si installò una amministrazione provvisoria britannica, punitiva per alcuni versi nei confronti degli Italiani rimasti nel Paese. Le pretese dell'Italia repubblicana, di avere l'amministrazione fiduciaria della Libia in preparazione dell'indipendenza, furono respinte e l'indipendenza a un soggetto statale che comprendeva Tripolitania e Cirenaica, amministrata dai Britannici, e Fezzan, amministrato dai Francesi, fu concessa nel 1951 con la costituzione di un Regno che univa i tre territori alla cui testa fu posto Idris al Senussi, capo della confraternita senussita che in Cirenaica aveva condotto la resistenza contro gli Italiani. Furono date concessioni petrolifere a imprese britanniche, americane e francesi. E Britannici e Americani vi installarono basi militari nel contesto della Guerra Fredda. Come il Negus in Etiopia, Re Idris ebbe tuttavia un atteggiamento benevolo nei confronti degli Italiani rimasti, di cui apprezzava il contributo alla vita economica del Paese. Anche l'ENI ottenne un suo spazio, ma potenze dominanti nel Paese erano indiscutibilmente Stati Uniti e Regno Unito, quest'ultimo progressivamente ridimensionato nel contesto successivo alla crisi di Suez. Il ruolo preminente britannico e della Francia nel Medio Oriente e nel Mediterraneo aveva subito gravi colpi con le rivoluzioni nazionaliste, repubblicane e di orientamento socialista in Egitto, in Iraq, in Siria e poi con l'indipendenza dell'Algeria, anche se, essendosi liberato del fardello della guerra in quest'ultimo Paese, De Gaulle poteva stabilire un nuovo rapporto con il mondo arabo.

Gheddafi

In questa scia si collocò nel 1969 il colpo di Stato in Libia di un gruppo di giovani ufficiali di ispirazione dichiaratamente nasseriana guidati dall'allora Capitano Gheddafi. Il nuovo regime, del quale Americani e Britannici non erano stati in grado di impedire l'insediamento, fece chiudere le basi militari di questi due potenze, acquistò subito aerei Mirage dalla Francia,

strinse rapporti privilegiati con l'Egitto e ne avviò con l'Unione Sovietica, nazionalizzò l'industria petrolifera e, pur espropriando e cacciando dal Paese i circa ventimila Italiani che ancora vi abitavano, considerati residui inaccettabili di un passato da cancellare, stabili rapporti con l'ENI per il funzionamento di quanto aveva nazionalizzato che continuava ad avere bisogno delle compagnie petrolifere internazionali tra le quali si voleva mantenere un equilibrio tale da impedire posizioni dominanti.

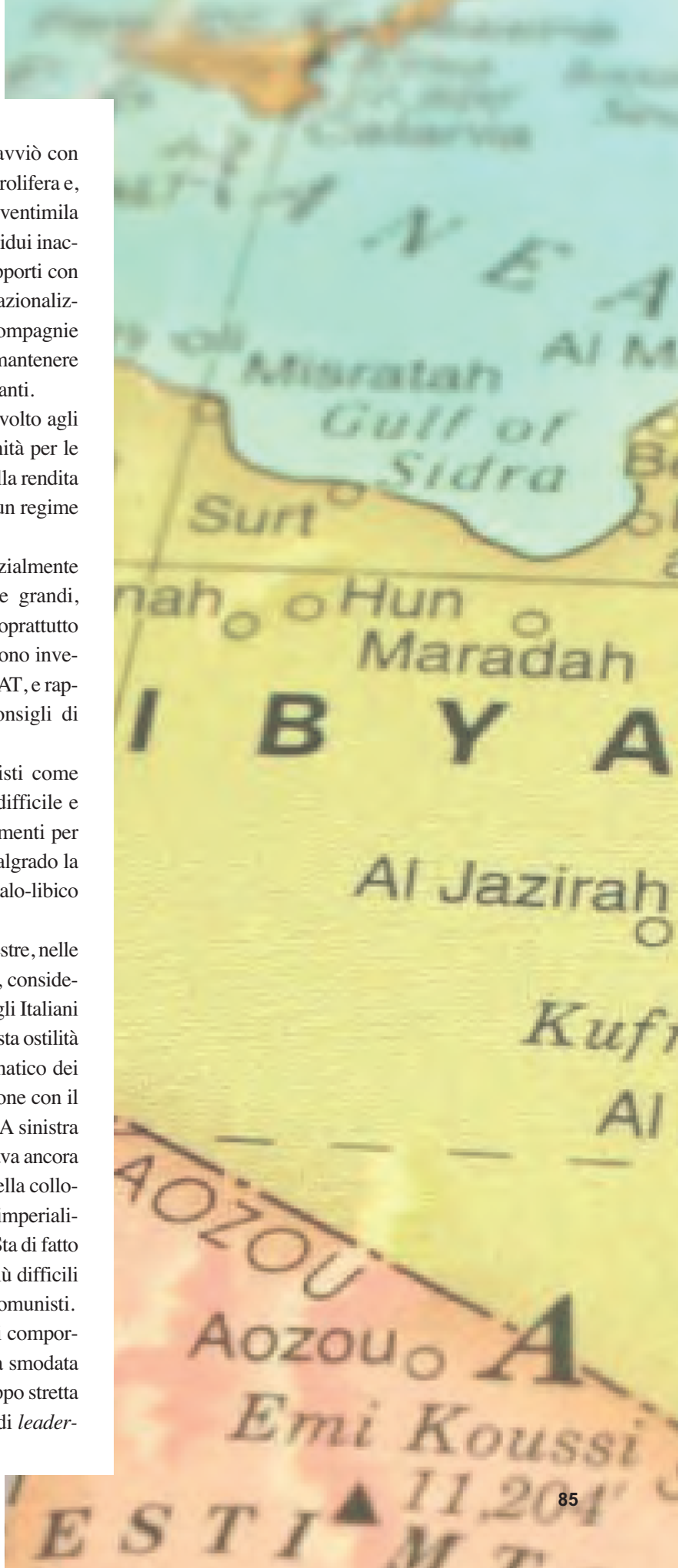
I successivi governi italiani, con l'occhio rivolto agli approvvigionamenti energetici e alle opportunità per le imprese italiane derivanti dagli investimenti della rendita petrolifera, vollero mantenere un dialogo con un regime del quale Gheddafi era il leader indiscusso.

Gli Italiani espropriati ed espulsi furono parzialmente compensati dall'Italia mentre molte imprese grandi, medie e piccole iniziarono a operare in Libia soprattutto nel settore delle costruzioni. Capitali libici furono investiti in grandi imprese italiane, a partire dalla FIAT, e rappresentanti dei fondi libici sedevano nei consigli di amministrazione.

Malgrado gli sforzi e la pazienza di statisti come Moro, Colombo e Andreotti, il rapporto era difficile e complicato da una continua pretesa di risarcimenti per quanto sofferto durante il periodo coloniale malgrado la questione fosse già stata oggetto di un trattato italo-libico del 1956 non riconosciuto dal nuovo regime.

Le forze politiche italiane erano divise. Le destre, nelle loro varie collocazioni partitiche e mediatiche, consideravano Gheddafi il nemico che aveva cacciato gli Italiani e si collocava tra i nemici dell'Occidente. A questa ostilità univano la critica all'ENI, visto come emblematico dei governi di centro-sinistra e accusato di collusione con il dittatore libico a scapito degli Italiani espulsi. A sinistra il PCI, prima delle svolte berlingueriane, misurava ancora le sue posizioni in politica estera in funzione della collocazione o meno dei soggetti nel «campo anti-imperialista». Più sofferta era la posizione dei socialisti. Sta di fatto che i loro rapporti con il regime libico erano più difficili di quelli del *mainstream* democristiano e dei comunisti.

Il contesto era ulteriormente complicato dai comportamenti internazionali del leader libico. La sua smodata ambizione lo portava a considerare la Libia troppo stretta per lui. Pretendeva di assumere una funzione di *leader-*



ship nel mondo arabo, promuovendo improbabili unioni e urtando le sensibilità di chi era disposto ad averlo come alleato nei propri disegni e per l'alterazione o il mantenimento degli equilibri esistenti in quella realtà, ma non a dargli un rilievo sproporzionato rispetto alla consistenza del Paese che si trovava a guidare. Il regime repressivo instaurato all'interno aveva tra le sue manifestazioni l'eliminazione di oppositori, dentro e fuori il Paese, con azioni di apparati di sicurezza in evidente violazione della sovranità di altri Stati.

Nella missione che Gheddafi si era dato vi era il sostegno a movimenti e gruppi rivoluzionari di ogni sorta ben al di là di quelli per esempio provenienti da molti Paesi alla ritardata decolonizzazione in Africa Australe e contro il regime dell'*apartheid* o in favore dell'OLP. Aiuti o coperture in varie forme andavano ai militanti dell'IRA irlandesi, ai Moro delle Filippine, a gruppi terroristi europei e giapponesi, a guerriglieri sud-americani, ai gruppi più estremisti della galassia palestinese. Pur dicendosi ispirato, diversamente dagli altri leader del cosiddetto socialismo arabo, da una visione religiosa, profonda era al pari di questi la sua avversione nei confronti

dell'islamismo politico e in particolare della Fratellanza Musulmana.

Vista l'impossibilità di diventare leader del mondo arabo Gheddafi rivolse sempre più l'attenzione all'Africa, nell'area saheliana e oltre, inondando di petrodollari gruppi dirigenti, fazioni o oppositori a seconda delle circostanze e reclutando mercenari per le sue numerose milizie in un contesto di sostanziale smantellamento delle

strutture statali nel nome della costituzione di un «governo delle masse» e di apparati militari e repressivi direttamente dipendenti dalla sua persona.

In questa azione in Africa il leader libico si è inevitabilmente scontrato con la Francia diventando il Ciad l'epicentro di questo scontro con sostegni a personaggi contrapposti e rovesciamenti di alleanze. Un oggetto del contendere è stata la striscia di Aouzou, a suo tempo ce-

duta da Laval a Mussolini quale magro e tardivo compenso per le acquisizioni da parte di Francia e Regno Unito delle colonie tedesche dopo la Prima guerra mondiale, analogamente a quanto fatto dalla Gran Bretagna con la cessione dell'Oltre Giuba dal Kenya alla Somalia italiana. La striscia, ove venivano scoperte risorse minerarie, fu poi ripresa dalla Francia grazie a un accordo con Re Idris nel 1955 ma Gheddafi ne rivendicò poi il ritorno alla Libia che la occupò nel 1973. Ne derivò un conflitto con il Ciad che con il sostegno di truppe francesi la riprese nel 1987. Nella disputa legale che seguì davanti alla Corte di Giustizia il verdetto fu a favore del Ciad.

Ma la Libia sconfitta militarmente e poi legalmente proseguiva il suo conflitto

asimmetrico contro Francia, Stati Uniti e Gran Bretagna, le cui compagnie petrolifere continuavano peraltro a operare nel Paese. Nel 1989 fu abbattuto un aereo della compagnia francese UTA, in volo da Brazzaville a N'Djamena che provocò 170 vittime tra le quali la consorte dell'Ambasciatore americano in Ciad. L'anno precedente era stato abbattuto un aereo della PAN AM in volo da Londra a New York con 259 persone a bordo



Muammar Gheddafi, ex Primo ministro della Libia e guida ideologica del colpo di Stato militare che portò alla caduta della monarchia di re Idris (Fonte: it.wikipedia.org).

in maggioranza statunitensi. I detriti dell'aereo caduti nel villaggio scozzese di Lockerbie uccisero altre 11 persone. Precedentemente, nel 1986, un attentato alla discoteca berlinese La Belle aveva ferito e ucciso militari americani. In ritorsione il Presidente Reagan aveva ordinato attacchi aerei a Tripoli e a Bengasi che provocarono numerose vittime. Gheddafi era diventato il nemico numero uno dei principali Paesi occidentali. E l'Italia si trovava nella difficile posizione di subire le pressioni soprattutto americane dirette a farla collaborare in vari modi alle azioni ostili nei confronti della Libia e al tempo stesso di non voler rompere con quello che era diventato un importante partner economico. Innocui e mal diretti missili furono sparati dalla Libia nel mare vicino a Lampedusa.

Dopo il collasso dell'Unione Sovietica e la fine della Guerra Fredda Gheddafi avviò gradualmente un processo di ravvedimento e di riavvicinamento ai Paesi occidentali, pur mantenendo le sue ambizioni di *leadership* africana che suscitavano, però, crescenti insoddisfazione nel continente. Ricordo un vertice dell'OUA ad Addis Abeba nel quale di fronte alla sua ridicola pretesa di avere senza alcuna giustificazione protocollare una posizione al centro della scena superiore a quella di tutti gli altri Capi di Stato, questi ultimi, malgrado le esitazioni di alcuni, gli imposero con fermezza l'osservanza delle regole e del rispetto reciproco. E quando propose una unificazione immediata del continente sotto la sua guida, i più lungimiranti e autorevoli, con in testa Thabo Mbeki e Meles Zenawi, utilizzarono abilmente tale proposta per rafforzare funzioni e istituzioni dell'OUA trasformandola in Unione Africana.

Intanto Gheddafi abbandonava i suoi programmi di acquisizione di capacità nucleari, chimiche e biologiche, sospendeva le attività di sostegno a forze eversive, consegnava i responsabili dell'attentato di Lockerbie e risarciva i familiari delle vittime anche di altri attentati, cercando di riacquistare una rispettabilità nella comunità internazionale i cui principali attori erano interessati alle risorse energetiche libiche e agli affari che da queste derivavano, nonché ad assicurarsi il sostegno di Gheddafi nella lotta al terrorismo jihadista che intanto si stava manifestando. Questi nuovi rapporti si intensificavano negli anni successivi. Il Primo Ministro britannico Tony Blair

divenne in qualche modo il garante del riavvicinamento e un ambiguo rapporto si stabiliva tra il leader libico e lo spregiudicato Presidente francese Sarkozy. Gheddafi li riceveva e veniva accolto nelle maggiori capitali europee dove gli erano consentite stravaganti intemperanze protocollari. Gli Stati Uniti si adeguavano a questa tendenza soprattutto con l'Amministrazione Obama.

Con l'Italia proseguiva il gioco di aperture e irrigidimenti diretto a ottenere il massimo da un interlocutore che veniva accusato delle nefandezze coloniali per le quali si chiedevano enormi risarcimenti, ma era ritenuto utile in un disegno diretto a equilibrare crescenti presenze straniere che includevano, oltre alle principali potenze occidentali, sempre più Cina, Turchia, Paesi del Golfo e Russia. Intanto l'ENI rafforzava la sua presenza e nel 2004 veniva inaugurato il gasdotto Greenstream da Melitah, a ovest di Tripoli, a Gela. Con i rifornimenti che ne sono derivati la Libia è diventata il terzo fornitore di gas all'Italia (circa il 12% del totale) dopo Russia e Algeria, con buona parte del gas estratto dalla società italiana destinato alla produzione di energia elettrica in Libia.

La pressione migratoria dall'Africa Sub Sahariana in transito per la Libia diventava un ulteriore fattore che spingeva l'Italia al dialogo e al consolidamento dei rapporti ma che Gheddafi utilizzava per alzare il prezzo al pari delle erogazioni a singhiozzo dei pagamenti alle tante imprese italiane operanti nel Paese.

I Governi Berlusconi, Dini, Prodi e D'Alema mantennero aperto e svilupparono il dialogo per giungere a complete e definitive normalizzazioni dei rapporti, chiudendo le pendenze del passato. Un ampiamente pubblicizzato rapporto personale si stabilì tra Gheddafi e il Presidente Berlusconi che nell'ultimo suo Governo, sulla base di quanto definito dai suoi predecessori sia pure con le difficoltà derivanti dall'erraticità dell'interlocutore, concluse nel 2009 a Bengasi un Trattato di amicizia e cooperazione che chiudeva definitivamente con il passato, recepiva la richiesta libica a questo scopo di un «grande gesto» che consistette nella concessione di un dono per complessivi 5 miliardi di euro per la realizzazione di una autostrada costiera tra il confine tunisino e quello egiziano sul tracciato della Via Balbia realizzata negli anni Trenta, nonché di opere di edilizia popolare e di interventi nel settore sanitario. Per il finanziamento di questa grande operazione

fu introdotta una tassa di scopo pluriennale congegnata in modo che fosse a carico dell'ENI le cui concessioni nel Paese venivano prolungate fino al 2047. L'accordo, oltre al blocco da parte della Libia delle partenze illegali, comprendeva anche l'impegno reciproco a non avere comportamenti ostili nei confronti dell'altro contraente, la cui compatibilità con gli impegni dell'Italia nella NATO fu oggetto di interrogativi e discussioni.

Le vecchie ostilità della destra italiana nei confronti di Gheddafi erano ormai completamente archiviate. Visite reciproche con onori spropositati ebbero luogo nelle due capitali. E il bacio delle mani del leader libico da parte del Presidente del Consiglio italiano a un vertice della Lega Araba suscitò curiosità in tutta la Comunità internazionale. L'accordo di Bengasi, ratificato nel 2009 dal

dura repressione non bloccò l'insurrezione. Un Consiglio Nazionale Transitorio si costituì a Bengasi, formato da uomini politici, militari, accademici, leader tribali e imprenditori, guidato dall'ex Ministro della Giustizia Mustafa Jalil. Il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite con l'avallo, quindi, di Russia e Cina, che si astenero su quanto richiesto dalle potenze occidentali, dispose il congelamento dei beni facenti capo a Gheddafi e il deferimento dello stesso alla Corte penale internazionale per le violenze sulla popolazione civile. Con le stesse modalità, su iniziativa di Francia, Regno Unito e Libano, il CdS autorizzò in marzo lo stabilimento e l'attuazione di una *no fly zone* per impedire un massacro che sembrava prepararsi a Bengasi in qualche modo annunciato dallo stesso Gheddafi. Il concetto della «re-

sponsabilità di proteggere», già impiegato in precedenti occasioni, veniva recuperato quale principio ispiratore dell'azione dei Governi occidentali. Il clima in favore della rivoluzione era alimentato dalla diffusissima emittente qatariana *Al Jazeera*. L'attuazione della *no fly zone* disposta dalle Nazioni Unite consistette, con una interpretazione estensiva del mandato onusiano, nei bombardamenti delle capacità militari di Gheddafi iniziati da forze francesi, britanniche, americane e canadesi. Malgrado gli interessati riavvicinamenti verificatisi nell'ultima fase del potere gheddafiano tornavano i ricordi degli attentati e degli eccidi degli anni Ottanta.

Le massime istituzioni italiane e quelle preposte alla conduzione della politica estera ritennero che fosse opportuno non dissociarsi dagli alleati e, considerati i tanti interessi italiani nel Paese, non porsi in difesa di un dittatore sanguinario, osteggiato dalla grande maggioranza dei Libici e senza più possibilità di mantenere il potere. Il Presidente Berlusconi, che tanto aveva investito anche sul piano umano nel rapporto con Gheddafi, subì sofferatamente tale linea. L'Italia chiese e ottenne che la conduzione delle operazioni fosse assunta dalla NATO, per partecipare in modo più strutturato al comando e al controllo delle operazioni militari e garantire che esse non



Da sinistra: il Primo ministro della Libia, Mustafa al-Sarraj, il Presidente degli Stati Uniti, Donald Trump e il comandante dell'Esercito nazionale libico, il Generale Khalifa Haftar (Fonte: insidearabia.com).

Parlamento italiano quasi all'unanimità, iniziò a essere attuato, sia pure con le consuete fatiche, in particolare con la progettazione e l'avvio delle gare, riservate a imprese italiane, per la realizzazione dell'autostrada costiera.

La rivoluzione

Tale processo fu tuttavia bloccato dalle vicende intervenute nel 2011 sulla scia delle cosiddette primavere arabe iniziate in Tunisia, proseguite in Egitto e sfociate anche in Libia. Proteste contro il regime oppressivo e corrotto di Gheddafi iniziarono in febbraio a Bengasi e da lì si estesero a Tripoli e in altre parti del Paese. La

colpissero interessi italiani. Particolarmente attiva nel promuovere l'offensiva contro Gheddafi fu, tra i Paesi occidentali, la Francia interessata ad acquisire nel Paese un ruolo superiore a quello avuto fino ad allora e il cui Presidente Sarkozy, dopo gli stretti rapporti stabiliti negli ultimi anni, mostrava un particolare accanimento nel voler eliminare il leader libico. In settembre anche Cina, Russia, Nazioni Unite e Unione Africana, malgrado le perplessità iniziali, riconobbero il Consiglio Nazionale Transitorio quale unico rappresentante del popolo libico. A fine ottobre Gheddafi fu catturato a Sirte e ucciso.

Seconda guerra civile, guerra per procura e ricerca di soluzione della crisi

La rivoluzione aveva intanto prodotto milizie armate di vario tipo, frequentemente con una connotazione tribale o comunque legata a un territorio o a una città, che rendevano precario il controllo del Paese e la gestione della sicurezza. Le strutture tribali erano state del resto manipolate da Gheddafi senza che fossero costruite capacità di governo al di fuori di quelle legate alla sua persona. Prendevano inoltre piede forze islamiste, con le proprie organizzazioni militari in lotta tra loro. Quelle facenti capo ai Fratelli Musulmani sostenute dal Qatar e dalla Turchia, quelle salafite sostenute dall'Arabia Saudita, e quelle della galassia di Al Qaeda e poi dell'Isis.

Le elezioni del 2012, promosse dal Consiglio Nazionale Transitorio e controllate dalle Nazioni Unite, produssero istituzioni paralizzate e non funzionanti, così come quelle del 2014 che sfociarono nell'insediamento di due Parlamenti e Governi rivali rispettivamente a Tripoli, con una forte presenza di elementi sostenuti da Qatar e Turchia affiliati o vicini alla Fratellanza Musulmana, e a Tobruk. Le istituzioni che si erano insediate in Cirenaica, sostenute dall'Egitto, dagli Emirati, dall'Arabia Saudita e in modo più o meno nascosto dalla Francia, il cui dichiarato obiettivo principale in questa fase era la lotta a una componente dell'ISIS insediatasi a Sirte e in altre sacche nel Paese, si affidarono

al Generale Haftar, membro del gruppo di ufficiali che, assieme a Gheddafi, aveva realizzato il colpo di Stato del 1969. Dopo essersi reso protagonista della sconfitta libica in Ciad aveva vissuto per oltre venti anni negli Stati Uniti, e tornato in Libia vi aveva costituito, grazie a quei sostegni arabi, un Esercito Nazionale libico impegnato soprattutto contro l'ISIS.

La lotta a questa organizzazione terroristica era condotta anche dal Governo di Accordo Nazionale con il sostegno dei bombardamenti americani. Ma la guerra all'ISIS, che avrebbe potuto essere un fattore unificante, lasciava aperti i contrasti tra i due principali contrapposti campi libici e i loro rispettivi sostenitori che conducevano anche in Libia, come in Medio Oriente e nel Corno d'Africa, i loro conflitti per l'egemonia regionale.



La Task Force Ippocrate, inquadrata nella Missione bilaterale di assistenza e supporto in Libia (MIASIT) schiera, a Misurata, una componente di comando/controllo e funzionamento logistico oltre a una componente sanitaria (ospedale da campo) - (da *Rivista Marittima*, ottobre 2019).

Anche l'Italia, che con il Governo Monti e i tre successivi, aveva mantenuto una collaborazione per l'avvio di azioni concrete nei campi previsti dal Trattato di amicizia e cooperazione, ha inviato nel 2016 un presidio sanitario militare a Misurata, con la necessaria protezione di sicurezza e con lo scopo di curare i feriti nella lotta all'ISIS oltre alle vittime civili.

Sta di fatto che le nuove istituzioni non furono sufficientemente sostenute da chi aveva promosso la caduta di Gheddafi, senza un vero sforzo coeso per la ricostruzione e per la creazione di condizioni di sicurezza lasciando mano libera alle milizie.

Dopo una conferenza svoltasi a Roma nel dicembre 2016 venne firmato, da numerosi membri dei due Parlamenti, un accordo a Skhirate, in Marocco, per la costituzione di un Governo che, in un contesto di veti paralizzanti e di affermazione sul terreno di milizie scarsamente controllate, assumeva la forma del Governo di Accordo Nazionale guidato da Mustafa al-Sarraj che è stato riconosciuto dalle Nazioni Unite e da tutta la Comunità internazionale, anche se la sua effettività sul terreno è rimasta molto limitata e in aree assai ridotte rispetto al resto del Paese.

Un'altra intesa venne tentata nel 2018 prima a Parigi e poi in modo più inclusivo a Palermo. I due leader libici si incontrano, ma le *photo opportunity* non possono sostituire una adeguata preparazione in cui i *proximity talks* sono più efficaci di strette di mano forzate a uso delle telecamere. Intanto, di fronte all'esigenza primaria di controllare i flussi migratori, il Governo Gentiloni, soprattutto nella persona del Ministro dell'Interno Minniti, aveva avviato un intenso dialogo con il Governo di Tripoli, senza trascurare quello con il Generale Haftar, e con le forze locali che sul terreno hanno una influenza reale e una capacità di controllo seppure con alti gradi di inaffidabilità. Si è operato per potenziare, con mezzi navali e addestramento, le capacità della Guardia costiera libica per il blocco delle partenze gestite da trafficanti di esseri umani e il soccorso in mare nelle aree di propria competenza, parallelamente a una disciplina dei comportamenti delle organizzazioni umanitarie impegnate nel salvataggio dei migranti.

Ma sono rimasti i problemi delle gravissime condizioni nei centri di detenzione degli immigrati vecchi e nuovi arrivati in Libia dal resto dell'Africa e dall'Asia meridionale, sottoposti a sistematiche violazioni dei diritti umani senza possibilità di effettivo controllo da parte delle competenti organizzazioni internazionali malgrado gli sforzi in questo senso del Governo italiano. Emergono anche collusioni tra Guardia costiera e trafficanti. Il risultato della drastica riduzione delle partenze è stato comunque raggiunto e mantenuto dal successivo Governo che ha però fatto sostanzialmente venire meno tutto il resto con una concentrazione degli sforzi da parte del Ministro dell'Interno pro tempore sul contrasto a effetto mediatico delle organizzazioni non governative umani-



tarie, la cui incidenza sul numero di sbarchi che comunque avvenivano, era peraltro alquanto limitata. L'attuale Governo, anche grazie alle intese raggiunte in sede europea, sta cercando di ricomporre la situazione pur con tutte le limitazioni derivanti dalle condizioni esistenti in Libia. Quando dopo un ulteriore incontro a Dubai sembrava riprofilarsi una intesa, Haftar lanciava nel 2019 un'offensiva con l'obiettivo di conquistare militarmente Tripoli rimettendo tutto in discussione mentre si rafforzavano sul campo le presenze di Turchia da un lato e Russia dall'altro, con l'invio di mezzi e uomini appartenenti a forze regolari o a entità mercenarie di varia estrazione, in violazione dell'embargo disposto dalle Nazioni Unite e degli impegni sottoscritti nel corso di questi ultimi anni. Agli aiuti forniti ad al-Sarraj hanno corrisposto accordi sulle zone economiche esclusive che hanno avvantaggiato, nel Mediterraneo Orientale, la Turchia, impegnata in un braccio di ferro per l'esplorazione e lo sfruttamento di gas in quella regione con ENI e Total che vi operano insieme e che, al di là di leggende su loro insanabili contrasti in Libia, collaborano o competono in questo Paese, come altrove, a seconda delle proprie convenienze di grandi imprese multinazionali.

Sta di fatto che la mancanza di una intesa effettiva e operativa tra Italia e Francia ha determinato una riduzione della loro influenza nelle vicende libiche a vantaggio della Turchia, che dopo un secolo è tornata ad avere un ruolo di primo piano anche nel Mediterraneo centrale, e della Russia. E ciò in presenza di una America distratta, oggi priva di una chiara visione strategica che non sia quella di colpire militarmente i grumi di ISIS e Al Qaeda,



I partecipanti della Conferenza di Berlino, tenutasi lo scorso gennaio, dedicata alla situazione in Libia (Fonte: treccani.it).

laddove si formano, e di non contrastare le azioni degli alleati sauditi ed emiratini in un disegno apparentemente centrato sulla mobilitazione di forze contro l'Iran, e al tempo stesso di non antagonizzare la Turchia.

Per la ricerca di una via di uscita il Segretario Generale delle Nazioni Unite ha chiesto alla Cancelliera tedesca Angela Merkel, ritenuta ora più adatta dopo le difficoltà incontrate da Francia e Italia, di assumere la guida di un esercizio di ricucitura diplomatica anche in considerazione del suo più consolidato e credibile rapporto dialettico sia con la Russia che con la Turchia. Berlino ha attivamente coinvolto Parigi e Roma, quest'ultima ora meno condizionata da pulsioni e manifestazioni sovraniste, puntando sulle convergenze di interessi. Gli iniziali freni di Mosca e Ankara e il sostanziale disinteresse di Washington sono stati superati. Si è quindi costituito un formato europeo, nel quale Italia e Francia hanno collaborato, con un ruolo affidato anche all'Alto Rappresentante per la politica estera e di sicurezza dell'UE, Josep Borrel. Nella Conferenza di Berlino di fine gennaio è stato raggiunto un accordo tra le potenze esterne per la cessazione delle ostilità da imporre alle parti, le quali hanno comunque avviato un dialogo a livello militare di

cui occorre vedere quali potranno essere gli esiti alla luce delle loro reali volontà. La Russia non sembra essere stata finora in grado di imporre ad Haftar l'accordo raggiunto. È difficile dire se per volontà o perché ostacolata dai sostenitori arabi del Generale. Intanto la Turchia ha proseguito l'invio di armi al Governo di al-Sarraj in violazione del ribadito embargo.

Gli Europei, e quindi in primo luogo Italia, Francia e Germania con l'aggiunta di Spagna e Grecia, potranno riacquistare un ruolo e salvaguardare così i propri interessi, che in realtà convergono più di quanto divergano, se saranno in grado di dare un contributo, anche con strumenti militari, all'osservanza dell'embargo in modo imparziale ed equilibrato. Vedremo se alle volontà espresse da vari Governi, e in particolare dall'attuale Governo italiano, seguirà l'effettiva messa in campo di una riattivazione e di un potenziamento dell'*Operazione Sophia* per il controllo dell'embargo, integrata da capacità per controllare gli arrivi di armi via terra e via aerea. E se potrà esservi un dispiegamento, disposto dalle Nazioni Unite, di una missione di sostegno al monitoraggio della cessazione delle ostilità con strumenti auspicabilmente della Politica di Sicurezza e di Difesa Comune (PSDC), come è *Sophia*, e l'eventuale coinvolgimento dell'Unione Africana, oppure con strumenti *ad hoc* da parte degli Stati membri che lo vogliano.

Occorrerà ovviamente costruire per questo una intesa con Stati Uniti, Russia e Cina misurando così, nell'ambito del Consiglio di Sicurezza, la reale volontà loro, ma anche della Francia, di realizzare una stabilizzazione condivisa della Libia corrispondente a un primario interesse nazionale dell'Italia.

Maurizio Melani
Circolo di Studi Diplomatici

L'Ambasciatore Maurizio Melani è stato Direttore Generale per la Promozione del Sistema Paese del Ministero degli Esteri, Ambasciatore in Iraq, Rappresentante italiano nel Comitato Politico e di Sicurezza della UE, Direttore Generale per l'Africa, Ambasciatore in Etiopia, Capo dell'Ufficio per i rapporti con il Parlamento nel Gabinetto del Ministro degli Esteri, Capo della Segreteria del Sottosegretario di Stato delegato alla Cooperazione. Ha prestato servizio nella Rappresentanza Permanente presso la CEE, nelle Ambasciate ad Addis Abeba, Londra e Dar El Salaam e nelle Direzioni Generali dell'Emigrazione, degli Affari Politici e degli Affari Economici. Docente di Relazioni Internazionali e autore di libri, saggi e articoli su temi politici ed economici internazionali. Il Circolo di Studi Diplomatici è un'Associazione fondata nel 1968 su iniziativa di un ristretto gruppo di Ambasciatori con l'obiettivo di non disperdere le esperienze e le competenze dopo la cessazione dal servizio attivo. Il Circolo si è poi nel tempo rinnovato e ampliato attraverso la cooptazione di funzionari diplomatici giunti all'apice della carriera nello svolgimento di incarichi di alta responsabilità, a Roma e all'estero.

Afghanistan: alcuni dati del conflitto

Il più lungo conflitto dei tempi moderni, iniziato alla fine del 2001, con una spettacolare operazione militare statunitense in Afghanistan, dovrebbe terminare quest'anno con il ritiro di quasi tutte le forze alleate e americane. Resteranno delle Forze sul territorio per combattere Al Qaeda e l'ISIS, mentre le formazioni talebane stanno lentamente scivolando dalla condizione di forze ostili a quasi alleate.

Tutto questo in termini numerici finirà con un numero di caduti pari a: 2.300 soldati statunitensi, 1.145 appartenenti a Paesi della NATO e della coalizione internazionale, 3.814 *contractors*, 67 giornalisti, 65.000 soldati e 43.000 civili afgani e 40.000 talebani (dati aggiornati al 2019). In totale, i soldi spesi ammontano a circa mille miliardi di dollari.

Mediterraneo orientale: continuano le controversie

La Francia sosterrà la Grecia e Cipro nelle loro controversie con la Turchia nel Mediterraneo orientale, secondo quanto riferito da *Reuters* che cita il Ministro della Difesa francese, Florence Parly. «*La Francia intende sostenere la Grecia e aiutarla a fronteggiare le molteplici tensioni nel Mar Egeo e nel Mediterraneo orientale*», ha affermato la Parly in un'intervista rilasciata al quotidiano greco *To Vima* (ripresa dalla *Reuters*), che ha anticipato una serie di colloqui con le autorità greche e

le esercitazioni della Marina francese nel Mediterraneo centrale. La Turchia è in contrasto con Grecia e Cipro per le potenziali riserve di gas nel Mediterraneo orientale. Le tensioni sono aumentate da quando la Turchia ha firmato un memorandum d'intesa con il governo libico (quello di Tripoli, diretto da Sarraj) che sancisce i due Paesi come vicini marittimi. La Grecia afferma che l'accordo ignora le acque territoriali in-

torno a molte delle sue isole. «*Questo accordo mette in pericolo gli interessi e la sicurezza dell'area. Non ha alcun valore legale e non è in linea con il diritto internazionale*», ha affermato la Parly. Il Presidente francese Emmanuel Macron, fortemente critico delle mosse turche nel Mediterraneo orientale e in Siria, ha affermato che il suo Paese si è inequivocabilmente opposto contro quelle che ha definito provocazioni turche e violazioni dei diritti sovrani di Grecia e Cipro.

Le imminenti elezioni presidenziali nella Repubblica turca di Cipro del Nord (TRNC), previste per aprile, rappresentano un microcosmo delle tensioni della Turchia con la Grecia e il suo crescente isolamento nella più ampia politica del Mediterraneo orientale. Ankara vede che i suoi vecchi avversari — Grecia e Cipro — e i nuovi — Egitto e Israele — si stanno progressiva-



Il Presidente turco Recep Tayyip Erdogan con Ersin Tatar, Primo Ministro della Repubblica turca di Cipro del Nord, TRNC (Fonte: hurriyetdailynews.com).

mente accordando per uno sfruttamento regolato e accettato delle risorse energetiche dell'area.

Cipro è al centro della crisi sin dal 1964, quando, appena quattro anni dopo l'indipendenza dalla Gran Bretagna (che continua a mantenere sull'isola importanti installazioni militari), gli scontri armati tra le comunità greche e turche raggiungono un livello tale di violenza da costringere l'ONU a inviare una forza di pace: l'UNFICYP.

La divisione tra le due aree trova una formalizzazione, anche geografica nel 1974 (sino a quel momento, la divisione a «macchia di leopardo» tra le due comunità aveva reso complessa la gestione da parte dei Caschi Blu, obbligati a controllare ogni villaggio e strada): a seguito di un colpo di stato filogreco, la Turchia interviene militarmente, obbliga allo scambio le popolazioni e gli stessi militari dell'ONU si riposizionano sulla linea del cessate-il-fuoco.



Militari della forza di pace delle Nazioni Unite a Cipro (Fonte: unficyp.unmissions.org).

A oggi, il conflitto politicamente rimane irrisolto, la presenza militare delle Nazioni Unite si è assai ridotta (restano 35.000 soldati turchi sull'isola), mentre i due stati proseguono stancamente i colloqui. Da una parte, la Repubblica di Cipro, riconosciuta a livello internazionale, che ha aderito all'UE nel 2004 e, dall'altra, la Repubblica autoproclamata (TRNC), che resta in un limbo politico e giuridico (è riconosciuta solo dalla Turchia). Il momento di una possibile riunificazione delle due comunità, così come prevista nel Piano Annan del 2004, sembra oramai lontano.

L'attuale Presidente della TRNC, Mustafa Akinci sembra favorevole a un dialogo rafforzato con il sud, ma la sua posizione è indebolita dall'ostilità di Erdogan all'apertura al dialogo con Nicosia, Atene, il Cairo e Tel Aviv. Il Presidente turco appoggia invece il Primo Ministro della Repubblica turca di Cipro, il populista Ersin Tatar, ostile a ogni intesa.

Per Ankara, la gestione delle risorse energetiche è una buona occasione per tenere legata a sé la TRNC e mantenere una presenza nelle acque profonde del Mediterraneo orientale. Una politica estera evidentemente miope sulla questione Cipro, mentre partenariati strategici vengono istituiti da Grecia, Cipro, Egitto e Israele con il sostegno degli Stati Uniti. Cipro, Israele ed Egitto hanno trattati bilaterali formali che delimitano i confini marittimi delle loro zone economiche esclusive (ZEE) e hanno deciso di costruire un gasdotto sot-

tomarino con la Grecia per collegare la produzione *off-shore* da destinare ai mercati europei. La Turchia potrebbe rappresentare una via più economica per il gas, ma a causa della sua opposizione, si è allontanata da ogni possibile dialogo. Secondo Ankara, Cipro è l'anello più debole dell'asse greco-cipriota-israeliano-egiziano che si contrappone alla Turchia. Erdogan ha dunque inviato navi da perforazione, scortate da navi da guerra, al fine di esplorare giacimenti di gas ampiamente riconosciuti come parte della ZEE di Cipro e non riconosce il principio della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), secondo cui isole come Cipro e la greca Creta possono avere diritti di ZEE. Sfidando il costituendo muro marittimo che si estende da Atene a Tel Aviv.

La Turchia sta spingendo strumentalmente per la vittoria del governo internazionalmente riconosciuto a Tripoli nella guerra civile in Libia: un governo che ha firmato con Ankara un trattato che indica la Turchia e la Libia come vicini marittimi e permette alla Turchia di attraversare l'asse greco-cipriota-egiziano-israeliano attraverso una traiettoria turco-libica. Tuttavia, tale trattato è stato ampiamente condannato. La Grecia e Cipro hanno affermato, con il sostegno dell'UE, che l'accordo è nullo e viola l'UNCLOS.

L'Egitto lo ha definito illegale e Israele ha affermato che minaccia la pace e la stabilità. Nello stesso tempo,

gli Stati Uniti hanno spostato la propria strategia nel Mediterraneo orientale per fare affidamento su partenariati rafforzati con Grecia, Cipro e Israele, incrementando la fornitura di armi a Grecia e Cipro (anche per sottrarre quest'ultima all'influenza russa).

A questo proposito, il bipartisan *Eastern Mediterranean Security and Energy Partnership Act* è stato approvato come parte della *National Defense Authorization Act* degli Stati Uniti per l'anno fiscale 2020. Si tratta di misure per contrastare gli interessi russi nella regione e, nello stesso tempo, inviare un messaggio politico molto forte alla Turchia, andando a peggiorare, se ve ne fosse ancora bisogno, i rapporti con Washington, UE e NATO. Erdogan sembra convinto che il sostegno al candidato anti-riunificazione per la presidenza della TRNC lo aiuterà a minare la cooperazione tra i suoi avversari regionali, ma potrebbe produrre l'effetto contrario di indurire il blocco che si coalizza contro Ankara nel Mediterraneo orientale.

Mali: i sette peccati capitali



Militari della missione europea EUTM Mali (Fonte: eutmmali.eu).

La rivelazione è pesante. Nonostante la sua Forza (che oramai raggiunge circa 500 unità) e la sua durata (sette anni), la missione dell'UE per l'addestramento dell'esercito maliano, EUTM Mali, non è pienamente efficace. In Mali, il fatto che le Forze Armate siano già impegnate in operazioni è un «vincolo importante» e «spesso trascurato». La priorità dei maliani è lo sforzo bellico, non la ricostruzione del loro strumento militare. Non solo, europei e maliani hanno priorità diverse. Ma anche quando gli obiettivi convergono, le risorse e le capacità dei partner maliani sono limitate. Con circa il 75% delle forze maliane impegnate sul campo, con turni assai lunghi, che oscillano dai 9 ai 12 mesi, il loro numero complessivo è limitato e i reclutamenti sono scadenti, in numero e qualità.

Inoltre, il governo di Bamako ha reso recentemente noto che vuole creare milizie locali di autodifesa, aggiungendo così altre disfunzionalità nell'architettura di sicurezza del Mali. Di conseguenza, l'EUTM non dispone di un numero sufficiente di soldati da addestrare.

Una parte importante dei sistemi d'arma, veicoli e radio donati è in pessime condizioni, mancano pezzi di ricambio e non vi sono fondi e programmi di addestramento per la manutenzione dei materiali che arrivano. Di conseguenza, gli aiuti, abbastanza limitati, dal lato dell'offerta comportano costi significativi, problemi di sostenibilità e interoperabilità e potrebbero in effetti non contribuire molto allo sviluppo delle capacità, se non addirittura indebolirle.

Un altro inconveniente della non connessione tra domanda e offerta è lo scarso coordinamento degli aiuti esterni, il che non sembra adeguatamente acquisito dai donatori, compresi gli europei. Nonostante alcuni recenti

sforzi, sembra che ci sia poco più di uno scambio di informazioni. Infatti, all'interno del Ministero della Difesa maliano, manca un apposito organismo di coordinamento e gli stessi istruttori non applicano un programma comune, ma i singoli modelli addestrativi nazionali, non aiutando alla standardizza-



Il logo sulle uniformi delle Forze armate del Mali (Fonte: aujourd8.net).

zione dei Reparti e dei singoli maliani loro assegnati. Apparentemente, l'EUTM Mali ha svolto un lavoro massiccio su oltre 5.000 soldati tra febbraio 2013 e l'aprile 2016. Ma tale opera è stata oggetto di frequenti e persistenti critiche, spesso condivise dal personale della missione. I giudizi peggiori si concentrano anche sulla durata troppo breve dell'addestramento, insufficiente ad avere un impatto significativo sull'efficacia della FAMa sul campo di battaglia.

La riqualificazione delle unità a livello di battaglione, iniziata nel 2015 per migliorare e sviluppare capacità, non ha portato progressi significativi. Anche l'impatto della formazione degli istruttori locali rimane incerto. A volte i soldati maliani sono addestrati con attrezzature che il loro esercito non possiede e che probabilmente non avrà nel prossimo futuro. Questa incoerenza mina la credibilità politica dell'UE e EUTM, mentre altri attori cercano di inserirsi nel Mali.

Accanto a questi problemi, per quanto non siano piccoli, ve ne sono altri maggiori. Infatti, se l'obiettivo dell'EUTM è di contribuire alla (ri)costruzione di un esercito competente, professionale ed efficiente, è controversa la condivisione di tale obiettivo da parte dei leader politici e/o militari del Mali. In primo luogo, il governo maliano si è abituato a fare affidamento sulle forze straniere, inclusa la missione delle Nazioni Unite (MINUSMA), e quella francese («Berkhane»), delegando la sicurezza a queste. Inoltre, e tanto più per la *leadership* politica, l'*out-*

sourcing del problema della sicurezza nazionale costituisce un'assicurazione contro tentazioni golpiste che nel passato hanno caratterizzato le Forze armate locali. La poca disponibilità maliana a una vera cooperazione con l'EUTM si è registrata con una resistenza particolarmente forte ai progetti relativi alla

governance e all'efficienza nel settore della sicurezza.

Per esempio, l'EUTM non è riuscito a convincere le autorità maliane ad adottare un sistema informativo logistico (SILOG), almeno per iniziare a far fronte ai problemi di gestione dei materiali ed equipaggiamenti. Un'altra sfida permanente: l'istituzione di un sistema di gestione delle risorse umane o di un nuovo sistema di pagamento delle retribuzioni, bloccato da interessi locali tra cui il racket e la corruzione, nonché dalla scarsa capacità di controllare i numeri e l'identità del personale teoricamente arruolato e/o presente e nella pianificazione della spesa, riproponendo la medesima grottesca situazione affrontata dalla missione dell'UE nella Repubblica Democratica del Congo, con migliaia di soldati inesistenti nelle forze armate locali che venivano pagati dalla UE (i fondi erano trasferiti nelle casse del ministero della Difesa di Kinshasa e, immediatamente sparivano o, meglio, finivano nelle tasche di questi soldati-fantasma).

L'Unione Europea ha finalmente collegato parte del suo sostegno ai progressi di tali riforme e della trasparenza dei registri del personale. Da ciò si comprende che la più grande debolezza nell'assistenza al settore della sicurezza in Mali è quella che ruota attorno ai vari problemi istituzionali di quel Paese. E sembra che il primo ostacolo istituzionale sia proprio lo stato maliano. Un esercito efficace non può essere supportato in assenza di altre strutture statali efficaci. Fino a

quando questi problemi non si attenueranno, è improbabile che le forze armate maliane (FAMa) possano diventare più professionali.

Yemen: un conflitto difficile

Martin Griffiths, il diplomatico inglese designato inviato speciale delle Nazioni Unite nello Yemen, dopo oltre due anni di sforzi, ha velatamente confessato la sua incapacità nel convincere i belligeranti yemeniti a mettere a tacere le loro armi e riprendere il processo politico. Difficoltà incontrate da tutti gli inviati delle Nazioni Unite nello svolgimento delle missioni per le quali sono stati nominati. Tuttavia, va specificato, non sono le loro competenze ad essere in discussione, dal momento che tutti sono diplomatici esperti e hanno una grande esperienza nel settore. Piuttosto, sono gli attori regionali e internazionali con la loro ostinazione, a complicare – se non a spazzar via – gli sforzi diplomatici.

Le recenti dimissioni per «motivi di salute» dell'inviato speciale delle Nazioni Unite per la Libia dimo-

strano che le missioni di questa categoria di dirigenti dell'ONU non sono facili. Tanto più che nei conflitti giocano un ruolo determinante e negativo le interferenze esterne. Ghassan Salamé, che non ha mai smesso di denunciare queste intrusioni, ha finito per gettare la spugna. Ora per cercare di dare continuità all'azione diplomatica, Salamé è stato sostituito dalla sua vice, la diplomatica statunitense Stephanie Turco. Non è secondario, per chi non è abituato alle sottigliezze del linguaggio amministrativo dell'ONU, che la Turco sia «acting», il che vuol dire che svolgerà la funzione per un periodo abbastanza lungo (altrimenti, sarebbe stata nominata «OiC», ovverosia «Officer-in-Charge»). Mentre si sono aperte le manovre per trovare il nuovo e – si spera – dotato di miglior sorte, capo della Missione ONU in Libia. Il primo nome emerso sarebbe quello dell'ex Ministro degli Esteri algerino Ramtane Lamamra, una persona di grande esperienza.

Prima di Salamé, anche Horst Köhler, l'inviato speciale del Segretario Generale delle Nazioni Unite per il

Sahara Occidentale, aveva lasciato il suo incarico «per motivi di salute» lo scorso maggio e, nonostante gli sforzi, il Segretario Generale Guterres non riesce a trovare un sostituto che possa avviare un dialogo per risolvere una crisi in essere dal 1975. Questi due esempi sono lunghi dall'essere eccezioni negli annali delle Nazioni Unite. Il prossimo caso potrebbe essere quello di Martin Griffiths, inviato speciale per lo Yemen, se il fallimento della sua mediazione dovesse essere confermato. *«A mio avviso, lo Yemen è ad una svolta cruciale: o siamo in grado di mettere a tacere le armi e riprendere il processo politico, o scivoleremo di nuovo*



L'inviato speciale delle Nazioni Unite nello Yemen, Martin Griffiths (Fonte: osesgy.unmissions.org). A destra: la bandiera dell'Unione Africana.

in un grande conflitto», ha affermato Griffiths. Eppure, né lui né i suoi predecessori nominati in Yemen sono responsabili dell'insuccesso delle mediazioni tentate. Neppure lo sono gli altri colleghi responsabili della risoluzione di altri conflitti che stanno lacerando il pianeta. Tuttavia, tali fallimenti devono fare riflettere anche sul ruolo delle Nazioni Unite e più precisamente del Consiglio di sicurezza e dei suoi cinque membri permanenti (Stati Uniti, Russia, Cina, Gran Bretagna, Francia). Questi ultimi sono diventati, in virtù del loro potere di veto, i guardiani dei loro interessi a discapito degli obblighi istituzionali legati al loro ruolo all'interno del Consiglio. La situazione non cambierà finché la riforma delle Nazioni Unite non avrà avuto luogo. E nel frattempo, gli inviati del Segretario Generale dell'ONU continueranno a essere impotenti e dimissionari.

Unione Africana (UA): ora ci sono proprio tutti

Alla fine di febbraio, l'Unione Africana (UA) ha confermato che prevede di inviare un dispiegamento temporaneo di 3.000 soldati nella regione del Sahel dell'Africa occidentale, dove le Forze regionali stanno lottando per rispondere alla insurrezione islamista che dura oramai da otto anni. La decisione è stata presa al vertice dell'UA all'inizio del mese, ha dichiarato il diplomatico algerino Smail Chergui, capo della Commissione per la pace e la sicurezza dell'Unione, in una conferenza stampa. *«Sulla decisione del vertice di lavorare per schierare una forza di 3.000 soldati per aiutare i paesi del Sahel a sconfiggere i gruppi terroristici, lavoreremo insieme al G5 Sahel e all'ECOWAS. Come possiamo vedere, la minaccia si sta espandendo, sta diventando più complessa».*

Il G5 Sahel è una forza congiunta di 5.000 membri già sul terreno e l'ECOWAS è il blocco regionale dell'Africa occidentale. La rivolta, iniziata nel nord del Mali nel 2012, si è diffusa nel centro del paese e nei vicini Burkina Faso e Niger, collegandosi, con fenomeni simili in Nigeria, Chad e Camerun. Circa 4.000 persone sono morte nei tre Paesi lo scorso anno, con

un aumento di cinque volte rispetto al 2016, secondo i dati delle Nazioni Unite. Lo spargimento di sangue si è intensificato nonostante la presenza di una Forza di mantenimento della pace delle Nazioni Unite di 13.000 soldati (MINUSMA) in Mali, e di quasi 5.000 soldati francesi e alleati europei («Berkhane»). Ha cominciato a insidiare le zone interne degli Stati che si affacciano sul Golfo di Guinea e che fanno parte dell'ECOWAS e scosso i Paesi costieri a sud del Sahel.

Le decisioni finali del vertice dell'Unione Africana non sono ancora state pubblicate, ma i diplomatici hanno confermato i dettagli del proposto spiegamento del Sahel. *«Il vertice dell'organizzazione regionale ha deciso di schierare circa 3.000 soldati (i Caschi Verdi) per un periodo di sei mesi, al fine di lavorare con i paesi del Sahel per fronteggiare la minaccia che stanno affrontando»*, ha detto Edward Xolisa Makaya, Ambasciatore del Sudafrica presso l'Unione Africana.

Il Sudafrica ha assunto la presidenza dell'UA e prevede di ospitare a maggio un vertice straordinario dell'organismo dedicato alle questioni di sicurezza. Makaya spera che lo spiegamento nel Sahel avvenga nel corso dell'anno, tuttavia molti dettagli della possibile messa in opera del piano devono ancora essere elaborati. Makaya ha affermato che nessun paese ha dato sinora disponibilità di personale per questa forza ed è anche poco chiaro come sarebbe finanziato il dispiegamento. Probabilmente, la progressiva riduzione del livello delle forze della missione congiunta ONU-UA in Darfur, l'UNAMID, che dovrebbe terminare tra la fine di quest'anno e l'inizio del prossimo, potrebbe convincere i Paesi africani impegnati a trasferire i militari dalla precedente alla nuova operazione. Sembra che una delle ragioni della presenza dei Caschi Verdi, sia dovuta al clima di ostilità da parte delle popolazioni locali nei confronti delle truppe straniere, siano esse ONU o appartenenti alla «Berkhane». Quindi si spera che una presenza africana possa migliorare l'atmosfera e soprattutto la cooperazione sul terreno per contrastare le incursioni delle milizie islamiche.





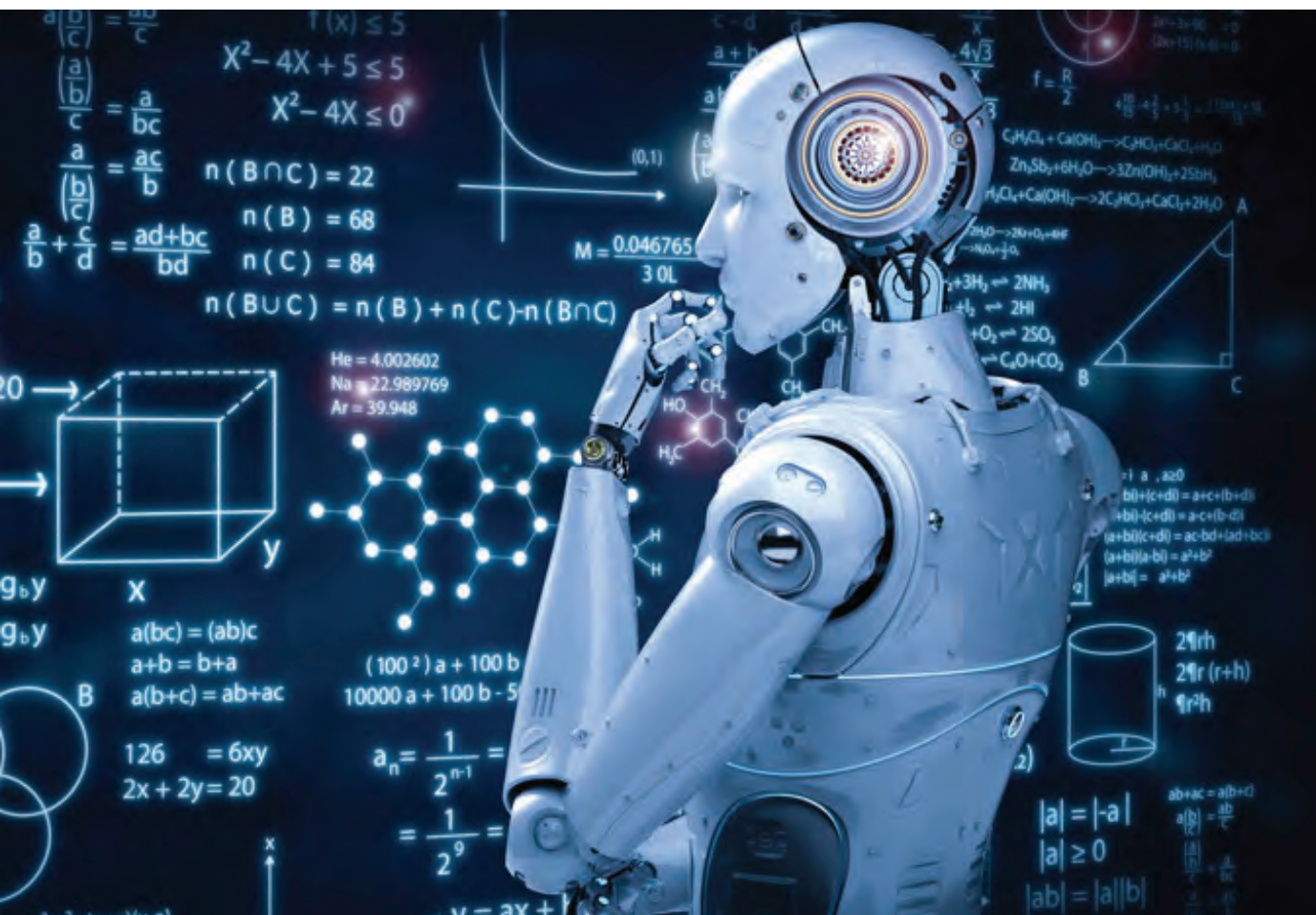
Il direttore generale del WIPO, Francis Gurry, si congratula con il signor Daren Tang di Singapore per la conquista della *nomination* per la carica ai vertici dell'Organizzazione mondiale della Proprietà intellettuale. La vittoria del candidato Tang segna un punto a favore degli Stati Uniti sulla Cina che ha visto soccombere il proprio candidato alla guida dell'agenzia che si occupa, tra l'altro, dell'impatto dell'intelligenza artificiale (a destra) sulla politica di Proprietà intellettuale (Fonte: wipo.int).

World Intellectual Property Organization: un sospiro di sollievo per gli Stati Uniti

Il candidato sostenuto dagli Stati Uniti, Daren Tang di Singapore ha conquistato la *nomination* per assumere il ruolo di direttore generale dell'Organizzazione Mondiale della Proprietà Intellettuale (World Intellectual Property Organization). La vittoria di Daren Tang è una vittoria per l'amministrazione Trump, che ha accusato la Cina di furti di tecnologia americana e segreti commerciali. Il candidato americano ha battuto quella cinese, Wang Binying (raccogliendo 55 dei voti espressi da 83 Stati membri) ottenendo la guida dell'organizzazione. Il voto, giunto dopo settimane di feroci colpi diplomatici tra Washington e Pechino, Ginevra (sede dell'organizzazione) e New York, dovrà essere confermato dall'Assemblea generale dell'organizzazione a maggio. A quel punto, Tang, responsabile dell'ente della proprietà intellettuale di Singapore, erediterà un'organizzazione che ha registrato una crescita significativa negli ultimi anni. «Siamo molto soddisfatti del risultato del voto», ha detto ai giornalisti l'Ambasciatore americano a Ginevra, Andrew Bremberg.

La decisione è «una chiara dimostrazione dell'importanza di proteggere la proprietà intellettuale e l'intera indipendenza dell'OMPI», ha dichiarato Bremberg. Stesso tono per l'Ambasciatore francese a Ginevra, François Rivasseau, che ha salutato il risultato come «un voto importante per lo stato di diritto».

Per gli Stati Uniti, il voto non è stato altro che una battaglia per l'integrità della proprietà intellettuale globale in un momento critico, poiché i paesi corrono per sviluppare tecnologie avanzate come la robotica, la tecnologia artificiale e le reti Wireless 5G. La sola possibilità che la Cina potesse supervisionare un organo responsabile della protezione della proprietà intellettuale per lo sviluppo di prodotti di prossima generazione, ha attivato una dura campagna di lobbying da parte della Casa Bianca e del Dipartimento di Stato, volta a persuadere altre nazioni a sostenere il signor Tang. Il segretario di Stato Mike Pompeo aveva dichiarato che Washington stava osservando le elezioni molto da vicino e che gli Stati Uniti avrebbero assicurato che chiunque avesse gestito tale organizzazione potesse comprendere l'importanza di far valere i diritti di pro-



proprietà intellettuale attraverso le nazioni e oltre i confini. Pompeo ha dunque elogiato l'elezione di Tang definendolo un adeguato difensore della tutela della proprietà intellettuale, un sostenitore della trasparenza e dell'integrità istituzionale.

La risposta cinese è stata ovviamente speculare. Il portavoce del ministero degli Esteri, Zhao Lijian, ha criticato l'azione di Washington, dicendo che hanno fatto tutto il possibile per fare pressione su altri Paesi affinché rinunciassero al loro sostegno per il candidato cinese. L'Ambasciatore cinese a Ginevra, Chen Xu, ha detto ai giornalisti che gli Stati Uniti hanno minacciato i Paesi più piccoli con la perdita dei prestiti della Banca Mondiale e del Fondo Monetario Internazionale (anch'esse due agenzie specializzate, seppur indipendenti del soprannominato «sistema ONU»).

Il diplomatico cinese ha poi aggiunto che la candidata cinese, la signora Binying, è una esperta di diritto commerciale (avendo studiato alla Columbia e Berkeley), ha una profonda conoscenza dell'agenzia (per la quale lavora da 30 anni) ed è una delle persone più vicine al direttore uscente, Francis Gurry (Australia). Ha

dunque aggiunto che l'opposizione dell'America è stata totalmente irrazionale.

In realtà, la campagna per la guida dell'agenzia ONU ha toccato un nervo scoperto alla Casa Bianca. L'amministrazione Trump ha da tempo accusato la Cina di furti di tecnologia americana e di segreti commerciali, invocando quelle accuse come giustificazione alla guerra commerciale col colosso cinese. Il Dipartimento di Giustizia ha recentemente svelato le accuse formulate contro Huawei, uno dei maggiori produttori cinesi di apparecchiature per telecomunicazioni, accusato di aver tentato di rubare il codice sorgente e altri segreti commerciali di sei società americane. Nonostante all'inizio di quest'anno sia stato raggiunto un accordo commerciale tra gli Stati Uniti e la Cina che prevede l'impegno di Pechino a fermare talune pratiche a cui Washington si è opposta, ciò non è bastato a dissipare i dubbi dell'amministrazione americana pronta a fermare l'avanzata del candidato cinese alla guida dell'organizzazione internazionale che si occupa della proprietà intellettuale.

Peter Navarro, consulente commerciale del Presidente Trump, si è sempre battuto contro ogni ipotesi di avere

un funzionario cinese alla testa di un'agenzia ultrasensibile per gli interessi, economici, tecnologici e strategici di Washington. Dopo l'accordo commerciale tra Stati Uniti e Cina, Navarro si è concentrato sul garantire che il governo cinese mantenesse le sue promesse in materia di protezione della proprietà intellettuale. Inoltre, ha guidato le proposte miranti a frenare il flusso di prodotti contraffatti provenienti dalla Cina e venduti sulle piattaforme di *e-commerce* americane.

Tuttavia, il contrasto per la WIPO rientra nel più ampio conflitto sinoamericano per il controllo delle agenzie dell'ONU. Questo, seppure con un certo ritardo, rappresenta l'avvio di un ritorno degli Stati Uniti sulla scena multilaterale, abbandonata dal Presidente Trump, si dice consigliato da personalità di Heritage Foundation e American Enterprise Institute. Lo stesso Navarro ha sollevato lo spauracchio della (reale) crescente influenza cinese in tutta l'organizzazione delle Nazioni Unite. Così, il controllo di Pechino sulla WIPO avrebbe conferito alla Cina il potere su cinque delle 15 agenzie specializzate delle Nazioni Unite: le quattro già guidate dalla Cina includono l'Organizzazione per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO, con sede Roma),

l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO, con sede a Montreal), l'Organizzazione per lo sviluppo industriale (UNIDO, con sede a Vienna) e l'Unione Internazionale delle telecomunicazioni (UIT, con sede a Ginevra). Come prassi, sinora, nessun Paese era responsabile di più di una organizzazione. Questo senza contare che Pechino lavora intensamente per la direzione dell'organizzazione per la Scienza, Cultura ed educazione (UNESCO, con sede a Parigi).

Sahel: nuovo inviato degli Stati Uniti

Agli inizi di marzo gli Stati Uniti hanno attivato la posizione di inviato speciale per la regione africana del Sahel, per concertare il contrasto e per ridurre la crescente violenza dei gruppi legati ad al Qaeda e allo Stato islamico che stanno espandendo le loro aree di influenza in quella regione. L'inviato è Peter Pham, un accademico, fedelissimo del partito repubblicano americano e vicino ai circoli più conservatori degli Stati Uniti.

Pham, che ha lavorato come inviato speciale degli Stati Uniti per la regione dei Grandi Laghi in Africa dal novembre 2018, si lascia dietro le spalle pochi o nulli risultati, in quanto la regione continua a essere vittima

di crisi multiple, ininterrottamente dal 1999. Dotato di un carattere difficile, Pham si trova a gestire un problema ancora più difficile, viste le incertezze che segnano la politica di Washington nello scacchiere, a partire dalle divergenti visioni tra il Dipartimento della Difesa, il quale a fronte di una domanda di Forze crescente per l'Europa e l'Asia vorrebbe ridurre la presenza di unità sul terreno, in particolare le preziose Forze speciali e assetti di sostegno, mentre il Dipartimento di Stato vuole mantenere legami e presenze nella regione e fuori (in particolare con la Francia).



Peter Pham, inviato speciale degli Stati Uniti per la regione africana del Sahel (Fonte: politico.cd).

Enrico Magnani

MARINE MILITARI



AUSTRALIA

Accettazione del cacciatorpediniere lanciamissili Sydney

Il 14 febbraio, la Marina australiana ha accettato in via provvisoria il cacciatorpediniere lanciamissili *Sydney*, terzo e ultimo esemplare della classe «Hobart», un passaggio formale verso l'ingresso ufficiale in linea dell'unità: l'evento rappresenta comunque un obiettivo fondamentale di un programma iniziato 13 anni orsono e portato avanti da un team — noto come AWD Alliance — formato da soggetti del governo australiano e dai partner industriali ASC, Raytheon Australia e Navantia, quest'ultima responsabile del progetto delle unità. Il progetto della classe «Hobart» è basato su quello delle fregate «F-100» realizzate da Navantia per la Marina spagnola ed è caratterizzato dalla presenza del noto *Aegis Weapons System*, AWS: le unità sono state concepite per le operazioni di difesa area contro minacce aeree e missilistiche a favore di una formazione navale, di un contingente terrestre o di infrastrutture costiere. L'AWS è principalmente formato dal sensore radar ad antenne planari AN/SPY 1D(V) e dal missile

Standard SM-2, in grado di ingaggiare bersagli nemici a una distanza superiore ai 150 km. Le unità della classe «Hobart» sono equipaggiate anche con un elicottero MH-60R per le operazioni di sorveglianza e contrasto antisommergibile, nonché con missili anti-nave e un cannone da 127 mm in grado di impiegare munizionamento a lungo raggio per il supporto a reparti terrestri.



BRASILE

Firmato il contratto per le corvette classe «Tamandarè»

Il 5 marzo, il consorzio Águas Azuis e la società Emgepron, quest'ultima legata alla Marina brasiliana e al locale Ministero della Difesa, hanno firmato un con-



Il cacciatorpediniere lanciamissili SYDNEY, terzo e ultimo esemplare della classe «Hobart» (Fonte: Royal Australian Navy). Sopra, a destra: immagine al computer della corvetta TAMANDARÈ, eponima di una classe di quattro esemplari di prossima costruzione per la Marina brasiliana (Fonte: TKMS).

tratto per la costruzione di quattro corvette classe «Tamandarè». Il consorzio, creato dalla società tedesca Thyssenkrupp Marine Systems (TKMS) e di cui fanno parte Embraer Defense & Security and Atech, è stato selezionato l'anno scorso per il programma «Tamandarè», che ha un valore di 1,6 miliardi di dollari. Da costruire in cantieri brasiliani, le quattro corvette dovrebbero essere consegnate fra il 2025 e il 2028: secondo la Marina brasiliana, le unità saranno lunghe 107,2 metri e avranno un dislocamento di 3.455

tonnellate. Thyssenkrupp Marine Systems fornirà le tecnologie associate al concetto MEKO di costruzione navale, mentre Embraer si occuperà dell'integrazione dei sensori e dei sistemi d'arma nel sistema di combattimento: Atech fornirà invece il sistema integrato per la gestione della piattaforma, mentre il sistema di gestione operativa e i sensori elettroacustici saranno prodotti da Atlas Elektronik. Oltre alla costruzione delle corvette, il contratto contiene anche le clausole per il trasferimento di tecnologie relative alla realizzazione di unità navali militari e dei loro sistemi imbarcati, nonché al supporto in servizio e alla gestione della vita operativa del naviglio. La proposta tedesca faceva parte di una competizione internazionale che ha visto in lizza anche la società olandese Damen, quella francese Naval Group e Fincantieri.



FRANCIA

Prime missioni reali per il nuovo «Rafale M F3-R»

I «Rafale M» in versione «FR-3» dell'Aviazione navale francese hanno iniziato le prime missioni su obiettivi siriani decollando dalla portaerei a propulsione nucleare *Charles de Gaulle* che ha operato nel Mediterraneo orientale. La nuova versione «F3-R» presenta migliorie nei sistemi d'arma e nei sensori dedicati alle comunicazioni e all'*intelligence*, quest'ultimi essenziali per la raccolta d'informazioni necessarie a contra-

stare il Daesh nel quadro dell'*Operazione Chammal*. L'impiego di brevi messaggi di testo consente ai «Rafale M FR-3» di dialogare anche se operano a diverse centinaia di miglia dalla *Charles de Gaulle* e dai velivoli di controllo radar avanzato «E-2C Hawkeye» in dotazione alla portaerei, evitando così le lunghe attese necessarie, spesso legate all'impiego delle comunicazioni radio. Oltre alla raccolta d'informazioni, i «Rafale M FR-3» svolgono missioni di supporto aereo ravvicinato a favore di reparti terrestri utilizzando sistemi laser «Talos» per la designazione degli obiettivi: per il combattimento aria-aria, i «Rafale M FR-3» dispongono dei missili a lungo raggio «Meteor», mentre altre migliorie di questa variante del velivolo riguardano l'*Automatic Ground Collision Avoidance System* (AGCAS), il radar «RBE2», il sistema per la guerra elettronica «Spectra» e quello per la navigazione inerziale. Le consegne della versione «M FR-3» sono iniziate nel dicembre 2018 e i primi velivoli dispiegati in teatro appartengono alla *Flotille 11F* dell'Aviazione navale francese.

Ammodernamento dei sistemi Narwhal su tutte le unità francesi

La *Delegation Generale de l'Armement* (DGA) francese ha stipulato un contratto con le società Nexter e Naval Group per la modernizzazione degli impianti

remotizzati Narwhal 20B da 20 mm installati a bordo di tutte le unità della Marina francese. Il programma di ammodernamento comprende tre differenti fasi d'intervento scaglionate nel tempo, destinate a concludersi entro la prima metà del 2022 e comprensive dello studio di un sistema di nuova generazione, sempre a controllo remoto e di prestazioni avanzate. I miglioramenti interessano tutti gli impianti Narwhal 20B presenti sulle seguenti unità della Marina francese: 16 sistemi per le fregate classe «Aquitaine» (inclusi i due ultimi esemplari *Alsace* e *Lorraine*, configurati per la difesa con-



Un velivolo Rafale M F3-R dell'Aviazione navale francese equipaggiato con un POD da ricognizione, ripreso durante l'appontaggio sulla portaerei CHARLES DE GAULLE (Fonte: *Marine Nationale*).



Una torretta a controllo remoto Narwhal 2B da 20 mm a bordo di un'unità della Marina francese e oggetto di ammodernamento a cura della società Nexter (Fonte: Nexter).

traerea), 6 sistemi per le tre unità d'assalto anfibio classe «Mistral»; 6 sistemi per i due cacciatorpediniere lanciamissili classe «Forbin»; 3 sistemi per la portaerei a propulsione nucleare *Charles de Gaulle*; un sistema per il principale centro addestrativo della Marina francese e un sistema di riserva. Nell'ambito di un contratto separato stipulato nel luglio 2019, la Nexter sta eseguendo l'ammodernamento degli impianti Narwhal installati sui pattugliatori classe «Confiance», mentre un ulteriore contratto stipulato a dicembre 2019 riguarda i sistemi da installare sulle future fregate classe «Amiraux» (già note come FTI/FDI). Infine, anche i sei nuovi pattugliatori d'altura destinati ai territori d'oltremare (*Patrouilleur d'Outre-Mer*, POM) saranno equipaggiati con la versione aggiornata del Narwhal 20B.



GERMANIA

Consegnata la seconda fregata classe «Baden-Württemberg/F125»

Il 3 marzo, nel corso di una cerimonia svoltasi nella base navale tedesca di Wilhelmshaven, il consorzio industriale ARGE F125 ha consegnato la fregata *Nordrhein-Westfalen* all'ente governativo tedesco responsabile del *procurement* militare, del supporto in servizio e della ricerca e sviluppo (BAAINBw). Il passo

successivo sarà l'armamento dell'unità con un equipaggio della Marina tedesca e il suo addestramento propedeutico all'ingresso in linea ufficiale. Il *Nordrhein-Westfalen* è il secondo esemplare delle quattro fregate in corso di costruzione a cura del consorzio guidato dalla società Thyssenkrupp Marine Systems: il capoclasse *Baden-Württemberg* è entrato in servizio a giugno 2019 dopo non poche difficoltà tecniche, il terzo esemplare sarà consegnato prevedibilmente entro quest'anno e il quarto entro il 2021. Le fregate F125 sono state concepite per un impiego intensivo che ne prevede la permanenza nell'area operativa per due anni consecutivi, con eventuale sostituzione parziale o totale dell'equipaggio e al fine di evitare transiti di lunga durata a carico della piattaforma. Il progetto delle unità è caratterizzato da un elevato livello di automazione che consente di ridurre del 50% l'equipaggio se paragonato alle fregate F122 che le «Baden-Württemberg» sostituiranno. Oltre ai tradizionali compiti derivanti dall'appartenenza della Germania alla NATO e a quelli di natura specificatamente nazionale, le nuove fregate svolgeranno operazioni di prevenzione dei conflitti e gestione delle crisi, così come operazioni di stabilizzazione in seno a coalizioni internazionali; a prescindere da queste categorizzazioni, le fregate classe «Baden-Württemberg» sono equipaggiate con i sistemi tradizionalmente impiegati per le funzioni di contrasto antisommergibili, lotta antinave e difesa contraerea.



La fregata *NORDRHEIN-WESTFALEN* è il secondo esemplare di una classe di quattro fregate in corso di costruzione a cura del consorzio guidato dalla società Thyssenkrupp Marine Systems (Fonte: TKMS).

Sotto il profilo industriale, il consorzio ARGE F125 comprende Thyssenkrupp Marine Systems quale contraente principale e il cantiere Fr. Lürssen di Brema: le sezioni prodriere prefabbricate delle fregate sono costruite a Brema e nei cantieri Wolgast, sul Mar Baltico, mentre la costruzione delle sezioni poppiere, l'assemblaggio finale degli scafi, l'allestimento e le prove avvengono nei cantieri Blohm+Voss di Amburgo, sotto la supervisione di Thyssenkrupp Marine Systems



GIAPPONE

Ingresso in servizio del sottomarino *Ōryū*

Nel corso di una cerimonia svoltasi a Kobe il 5 marzo, la Marina giapponese ha immesso in servizio il sottomarino *Ōryū* (distintivo ottico SS-511): si tratta dell'undicesimo esemplare della classe «Soryu» e il primo battello al mondo a essere dotato di una batteria agli ioni di litio. Realizzato dalla società Mitsubishi



Il sottomarino giapponese *ŌRYŪ* ripreso dopo l'ingresso in linea: si tratta dell'undicesimo esemplare della classe «Soryu» e primo battello al mondo a essere dotato di una batteria agli ioni di litio (Fonte: MHI).

Heavy Industries, MHI, l'*Ōryū* fa parte della Prima Flottiglia Sottomarini della Marina nipponica, di stanza nella base navale di Kure: il battello è stato impostato nel novembre 2015 ed è stato varato tre anni dopo. Il programma costruttivo prevede la costruzione di 12 sottomarini, di cui sei assegnati alla MHI e altrettanti alla Kawasaki Heavy Industries; di questi, gli ultimi due — *Ōryū* e *Tōryū*, quest'ultimo previsto in servizio nel marzo 2021 — sono equipaggiati con batterie agli ioni di litio e potrebbero essere impiegati anche come piattaforme da cui apprendere le lezioni necessarie al progetto dei sottomarini nipponici della prossima ge-

nerazione. Secondo fonti nipponiche, i costi dell'*Ōryū* ammontano all'equivalente di 555 milioni di euro.



GRAN BRETAGNA

Estensione del periodo di servizio del sottomarino *Trenchant*

Nonostante i suoi 31 anni di servizio nella *Royal Navy*, il sottomarino nucleare d'attacco *Trenchant*, appartenente alla classe «Trafalgar», sarà mantenuto in linea per almeno un altro anno, fino a quando il quarto battello della nuova classe «Astute», l'*Audacious*, verrà consegnato alla Marina britannica dalla società BAE Systems. La decisione è maturata a valle della dichiarazione formale che l'*Audacious* ha un ritardo di 17 mesi in un programma di realizzazione che prevedeva l'inizio delle prove in mare alla fine del 2018.

Sistemi e sensori per i futuri SSBN britannici

La società BAE Systems Submarines, responsabile della costruzione dei quattro futuri sottomarini nucleari lanciamissili balistici della *Royal Navy* classe «Dreadnought», ha stipulato un contratto con Thales UK per la fornitura della *suite* elettroacustica Type 2076 destinata ai battelli e formata da sensori prodieri, *flank array* e sonar rimorchiati. Il contratto ha un valore di 330 milioni di sterline e rientra nella spesa complessiva di

31 miliardi di sterline preventivata per le quattro unità: a esse sono stati assegnati i nomi *Dreadnought*, *Valiant*, *Warspite* e *King George VI*, i primi tre già portati da corazzate della *Royal Navy* e il quarto scelto per onorare il padre dell'attuale regina Elisabetta II. I sensori elettroacustici per i battelli classe «Dreadnought» saranno prodotti nei siti di Thales a Templecombe, Somerset e Stockport; sulle quattro unità saranno presenti anche alberi optronici di nuova generazione noti come «*Combat System Mast*», in cui saranno associate le funzioni di scoperta elettro-ottica e di guerra elettronica e che faranno uso di sollevamenti meno ingombranti ri-

spetto a quelli attualmente in uso sui sottomarini britannici. Destinati a sostituire le unità classe «Vanguard», i quattro SSBN classe «Dreadnought» saranno i sottomarini tecnologicamente più avanzati mai costruiti in Gran Bretagna e la loro immissione in servizio è prevista all'inizio degli anni Trenta.

Sviluppo di un mezzo subacqueo di grandi dimensioni senza equipaggio

Il 6 marzo, il Ministero della Difesa britannico ha avviato un programma, del costo complessivo di 2,5 milioni di sterline, riguardante lo sviluppo di un *eXtra Large Unmanned Underwater Vehicle* (XLUUV), cioè un mezzo subacqueo non pilotato di grandi dimensioni. Un primo contratto da un milione di sterline è stato stipulato con la società MSubs Ltd, con sede a Plymouth, per la costruzione di un prototipo necessario a verificare quali siano le potenziali capacità di grosse unità subacquee senza

equipaggio. Lungo circa 30 metri, l'XLUUV è significativamente più grande di qualsiasi altro battello autonomo normalmente impiegato per missioni di ricognizione e potrà operare con un'autonomia di 3.000 miglia. La firma del contratto è stata annunciata dal Primo Lord del Mare (cioè il capo della *Royal Navy*), Ammiraglio Tony Radakin, nel corso di un evento svoltosi a Southampton all'inizio di marzo: Radakin ha sottolineato la volontà del Ministero della Difesa di accrescere la presenza britannica nel dominio subacqueo, sfruttando le capacità di un XLUUV per operazioni di sorveglianza, ricognizione e lotta antisommergibili. Questi assetti subacquei sono particolarmente idonei alla raccolta occulta d'informazioni e possono lasciare la loro piattaforma vettrice o infrastruttura fissa in maniera autonoma, dirigendosi segretamente verso l'area delle operazioni e operare per

circa tre mesi; essi possono anche individuare bersagli sensibili e inviare le relative informazioni a un centro di controllo, contribuendo dunque in maniera significativa alle operazioni di monitoraggio preventivo di unità subacquee avversarie. Per soddisfare i requisiti del programma XLUUV, le attività della MSub prevedono la conversione del mezzo subacqueo S201, di proprietà dell'azienda, in una piattaforma senza equipaggio attrezzata con sistemi di controllo autonomi: se



Immagine al computer di un futuro sottomarino nucleare lanciamissili balistici classe «Dreadnought» della *Royal Navy* (Fonte: UK MoD).

le prove iniziali del mezzo avranno esito positivo, si procederà a investire altri 1,5 milioni di sterline per ulteriori prove e validazioni.



ITALIA

Ultimo ammaina Bandiera sulla fregata *Scirocco*

Così come vuole la tradizione, al tramonto del 20 febbraio ha avuto luogo, sull'ideale palcoscenico della Banchina Scali/Molo Balilla all'interno della base navale della Spezia, la cerimonia dell'ultimo ammaina Bandiera della fregata antisommergibili *Scirocco*. Quarta unità della classe «Maestrale», ha ultimato una vita operativa protrattasi per circa 37 anni, durante i quali lo *Scirocco* ha partecipato a missioni sotto l'egida NATO in Mar Mediterraneo, alle operazioni in difesa della libertà della navigazione nel Golfo Persico, nelle



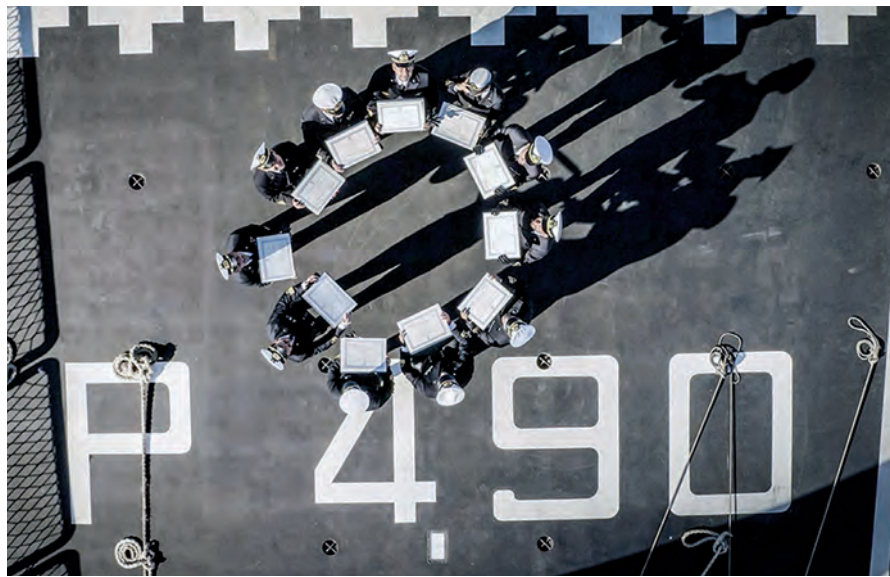
Il Capitano di Fregata Gianluigi Baroncelli, comandante della fregata *SCIROCCO* di cui il 20 febbraio 2020 si è svolta la cerimonia dell'ultimo ammaina Bandiera.

acque dell'Oceano Indiano e al largo del Corno d'Africa per attività di contrasto alla pirateria e nel Mar Adriatico per attività di sorveglianza e contrasto all'immigrazione clandestina. Negli ultimi anni, lo *Scirocco* è stata una delle principali unità massicciamente impegnate nell'*Operazione Mare Nostrum*, operando soprattutto nel Mediterraneo centrale. A traghettare l'unità verso la sua ultima meta è stato il Capitano di Fregata Gianluigi Baroncelli il quale, durante la cerimonia, ha ricordato che al momento del varo, nel lontano 1982, lo *Scirocco* rappresentava il vanto della cantieristica militare italiana, consentendone l'affermazione in ogni contesto e rappresentando così l'antesignana delle moderne fregate di cui la Marina Militare si è dotata.

Rivolgendosi proprio agli ufficiali e ai marinai che negli anni si sono avvicendati a bordo, l'ultimo comandante di nave *Scirocco* ha concluso il suo intervento sottolineando come questo momento «non dev'essere vissuto con tristezza o malinconia, ma con immenso orgoglio per ciò che ha rappresentato nave *Scirocco* e per quanto fatto dai suoi equipaggi, per la Marina Militare e per la nostra Nazione». La cerimonia è stata presieduta dal Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra Giuseppe Cavo Dragone, che nel corso del suo intervento ha dichiarato: «La cerimonia dell'ammaina Bandiera rappresenta un momento particolare per noi marinai, soprattutto quando andiamo per mare, in quanto rinnoviamo quotidianamente il giuramento prestato. Nave *Scirocco* ha rappresentato l'ossatura della Marina Militare grazie alle tante missioni svolte, diventando ambasciatore nel mondo dell'eccellenza tecnologica italiana e svolgendo un fondamentale ruolo di diplomazia navale». L'Ammiraglio Cavo Dragone ha rivolto un particolare pensiero al suo compagno di corso, il Comandante Pino Porcelli, venuto a mancare durante il suo periodo di comando sullo *Scirocco* mentre, assieme all'equipaggio, svolgeva un'esercitazione NATO a est di Gibilterra.

Con la consegna al Capo di Stato Maggiore della Marina, la Bandiera di combattimento dello *Scirocco* è stata trasferita a Roma per essere conservata nel Sacro delle Bandiere delle Forze Armate, all'interno dell'Altare della Patria.

Conclusa la 287ª sessione Scuola Comando



Una suggestiva foto aerea del ponte di volo del pattugliatore **COMANDANTE CIGALA FULGOSI**, al termine della conclusione della 287ª sessione di Scuola Comando navale.

Il 21 febbraio si è svolta la cerimonia di consegna dei diplomi d'idoneità al Comando navale a undici ufficiali di vascello della Marina Militare: l'evento ha avuto luogo a bordo del pattugliatore d'altura *Comandante Cigala Fulgosi*, ormeggiato alla banchina «Tullio Marcon» della base navale di Augusta e ha chiuso così la 287ª sessione della Scuola Comando navale. Questo percorso formativo ha una durata di cinque settimane, con l'obiettivo di preparare i frequentatori alla funzione di Comandante di Unità Navale, vagliandone principalmente l'attitudine alla manovra e alla condotta in sicurezza delle unità. Strutturato in due fasi, il percorso ha visto dapprima gli ufficiali cimentarsi nelle manovre di ormeggio e disormeggio all'interno della rada di Augusta, a bordo delle unità ausiliarie costiere *Tirso*, *Linosa* e *Salina*. Nella seconda fase, a bordo dei pattugliatori *Comandante Cigala Fulgosi*, *Vega* e *Cassiopea*, i frequentatori si sono addestrati anche nell'esecuzione di manovre in mare aperto come il rimorchio,

il rifornimento laterale, il passaggio di personale, materiali e posta, nonché la manovra di ormeggio alla fonda e le manovre cinematiche. A completamento dell'addestramento è stata effettuata una serie di lezioni e conferenze sugli aspetti giuridici, normativi e professionali relativi al ruolo di Comandante.

L'impegno della Marina Militare per l'emergenza Coronavirus

Due ufficiali medici e un sottufficiale infermiere della Marina Militare hanno partecipato alle operazioni di rientro in Patria dei passeggeri italiani e stranieri a bordo della nave da crociera *Diamond Princess*, ormeggiata nel porto di Yokohama, in Giappone. Il personale della Marina Militare è stato inserito in un *team* interforze di bio-contenimento coordinato da un ufficiale dell'Aeronautica Militare e giunto a Tokyo dall'aeroporto

di Pratica di Mare. Il personale proveniente dall'Italia si è aggregato a specialisti dell'Esercito italiano e dell'Ospedale Spallanzani, già presenti in Giappone per eseguire gli esami di laboratorio nei confronti dei connazionali ed europei da rimpatriare. Dopo aver accertato l'assenza di contagio dal Covid-19, il *team* civile-militare italiano è rientrato in Italia per seguire le procedure già in atto nelle strutture della città militare della Cecchignola, a Roma.

Consegnato alla Marina Militare il *Tullio Tedeschi*

Il 3 marzo, a cura della società Intermarine, è avvenuta la consegna alla Marina Militare del pattugliatore veloce *Tullio Tedeschi*, secondo e ultimo esemplare della classe «Cabrini». Le due unità sono state concepite per supportare le attività del Gruppo Operativo Incursori della Marina Militare, nonché di altri reparti di forze speciali italiane. La versatilità delle due unità è dovuta al loro impiego anche per il controllo dei traffici marittimi,



Foto aerea del pattugliatore veloce *TULLIO TEDESCHI*, consegnato alla Marina Militare il 3 marzo 2020 (Fonte: Forum Difesa RID).

il contrasto dei traffici illeciti, il contributo alla sicurezza in scenari asimmetrici e per l'evacuazione di personale delle aree di crisi. I pattugliatori veloci classe «Cabrini» hanno una lunghezza di 44 metri e un dislocamento di 190 tonnellate, e sono equipaggiate fra l'altro con un gommone veloce a chiglia rigida «Zodiac Hurricane 733» da impiegare mediante un sistema integrato con lo scivolo sistemato a poppa. L'area modulare collocata nella zona poppiera del ponte coperta permette la condotta di operazioni di assalto navale, nonché il rilascio e il recupero operatori delle forze speciali: in particolari configurazioni, sui tipi «Cabrini» si può installare una camera di decompressione containerizzata per il supporto alle attività subacquee, mentre alcuni locali di bordo sono totalmente destinati allo stivaggio delle attrezzature per le operazioni speciali. Il raggiungimento di una velocità massima di 32 nodi è garantito da un sistema propulsivo comprendente tre motori diesel MTU 16V 2000 M94 che azionano altrettanti idrogetti Kamewa, che conferiscono all'unità elevate doti di manovrabilità e reattività in varie situazioni tattiche.

Primo lancio di un missile «Aster 30» dalla fregata *Federico Martinengo*

Il 4 marzo, la fregata *Federico Martinengo* ha lanciato con successo un missile superficie-aria «Aster

30», nel poligono interforze di Salto di Quirra, in Sardegna; il bersaglio era un Mirach 40. Si tratta del quarto lancio previsto per le fregate classe «Bergamini» ed è stato condotto con un ordigno telemetrato messo a disposizione dalla Divisione di Programma FSAF-PAAMS dell'OCCAR, l'organizzazione internazionale che gestisce alcuni programmi d'armamento in cooperazione. Il successo dell'evento conferma l'affidabilità dei sistemi missilistici «Aster» nella loro funzione di autodi-

fesa e difesa «allargata» presente sulle fregate della classe «Bergamini» e basato su 16 ordigni «Aster 15» e/o «Aster 30».



NATO

L'esercitazione «Dynamic Manta 2020»

L'edizione del 2020 dell'esercitazione «Dynamic Manta» si è svolta dal 24 febbraio al 6 marzo e ha avuto come ideale palcoscenico soprattutto il Mar Ionio: si tratta di una delle esercitazioni annuali di maggior rilievo svolte dall'Alleanza Atlantica e il suo obiettivo principale è di garantire la costante interoperabilità tra forze aeree, di superficie e subacquee nella lotta contro i sottomarini potenzialmente avversari. La «Dynamic Manta 2020/DYMA 2020» ha visto impegnati cinque sottomarini a propulsione nucleare e convenzionale provenienti da Francia, Grecia, Italia e Turchia, operanti sotto il controllo del *NATO Submarine Command* (COMSUBNATO) e sette unità di superficie appartenenti alle Marine di Canada, Francia, Grecia, Italia, Spagna, Stati Uniti e Turchia; le forze aeree comprendevano invece sette velivoli da pattugliamento marittimo e otto elicotteri provenienti da Canada, Francia, Germania, Italia, Turchia, Regno Unito e Stati Uniti e operanti dalla base di Sigonella (nei pressi di Catania) i primi e dalla Stazione Elicotteri di Catania i secondi.

Il controllo degli aeromobili è stato a cura del *NATO Maritime Air Command* (COMARAIRNATO). La condotta in mare dell'esercitazione è stata affidata al Contrammiraglio Paolo Fantoni della Marina Militare, imbarcato per l'occasione sulla fregata *Carabiniere* e temporaneamente al comando dello *Standing NATO Maritime Group 2*, SNMG 2, uno dei due gruppi navali permanenti di superficie dell'Alleanza Atlantica. Oltre al *Carabiniere*, la partecipazione della Marina Militare ha riguardato i sottomarini *Salvatore Todaro* e *Romeo Romei* e le macchine ad ala rotante SH-101A del 3° Gruppo Elicotteri, di base nella Stazione Elicotteri di Catania. L'Italia ha inoltre assicurato il supporto logistico alle forze aeronavali partecipanti a DYMA 2020, attraverso la base navale di Augusta e la già citata base aerea di Sigonella.



PAKISTAN

Ingresso in linea del pattugliatore d'altura *Yarmook*

Nel corso di una cerimonia svoltasi nel porto di Costanza, in Romania, il 13 febbraio e a cui hanno partecipato autorità civili e militari pakistane, ha avuto luogo la cerimonia di ingresso in servizio nella Marina pakistana del pattugliatore d'altura *Yarmook*. L'unità è stata costruita nei cantieri rumeni della società olandese Damen e sarà seguita da un secondo esemplare, battezzato *Tabuk* e di prevista consegna a maggio 2020. Caratterizzati da un dislocamento di 1.900 tonnellate, i



Il pattugliatore d'altura *YARMOOK*, realizzato dalla società Damen, entrato in servizio nella Marina pakistana il 13 febbraio (Fonte: Damen).

due pattugliatori d'altura sono equipaggiati con un elicottero e un velivolo a pilotaggio remoto, e possono far operare contemporaneamente due gommoni a chiglia rigida da 11,5 e 6,5 metri: per la condotta di operazione speciali è possibile l'imbarco di due container standard da 6 metri di lunghezza.



QATAR

Varo della corvetta *Al Zubarah*



Immagine prodiera della corvetta *AL ZUBARAH*, primo esemplare di quattro unità destinate alla Marina del Qatar e qui ripresa durante il varo tecnico avvenuto il 27 febbraio nello stabilimento Fincantieri del Muggiano (Fonte: Forum Difesa RID).

Il 27 febbraio 2020 si è svolto, nello stabilimento Fincantieri del Muggiano (SP), il varo tecnico della corvetta *Al Zubarah*, primo esemplare di unità polivalenti per la Marina del Qatar progettate in accordo con il regolamento RINAMIL.

L'unità, che verrà consegnata nel 2021, è caratterizzata da un elevato livello di flessibilità perché capace di assolvere molteplici compiti che vanno dal pattugliamento al soccorso in mare e alle funzioni tipiche di una nave da guerra. Lunga circa 107 metri e larga 14,70 metri, la *Al Zubarah* sarà dotata di un si-

stema di propulsione combinato formato da motori diesel (*Combined Diesel And Diesel*), potrà raggiungere una velocità massima di 28 nodi e ha spazio a bordo per imbarcare 112 persone. Inoltre l'unità potrà utilizzare gommoni veloci RHIB (*Rigid Hull Inflatable Boat*) imbarcandoli tramite una gru laterale e una rampa situata all'estrema poppa.

Il ponte di volo e l'Hangar saranno attrezzati per accogliere un elicottero «NH90».



RUSSIA

Prove in mare per la fregata *Admiral Kasatonov*

La fregata *Admiral Kasatonov*, secondo esemplare delle unità classe «Gorshkov» (realizzate in base al Project 22350) ha ultimato le prove in mare propeudeutiche all'ingresso in servizio nella Flotta del Nord della Marina russa.

Le prove sono state condotte nel Mar Barents, con la base navale di Severomorsk usata come scalo fra le varie fasi delle prove. Sull'*Admiral Kasatonov* sono stati testati i sistemi passivi e attivi per la guerra elettronica e quella per la difesa contraerea, in particolare il Poliment-Redut, impiegato con velivoli tipo «Su-24» e «An-26» in volo a differenti quote e distanze dalla fregata.

Contratto in vista per due unità d'assalto anfibio

Un portavoce del Ministero della Difesa della Federazione Russa ha annunciato che alla fine di aprile 2020 verrà siglato un contratto per la costruzione di due unità d'assalto anfibio che verranno costruite nei cantieri Zaliv della Crimea: si prevede che l'impostazione delle due unità avvenga all'inizio di maggio 2020, forse in coincidenza con il 75° anniversario della vittoria dell'ex-Unione Sovietica nella Seconda guerra mondiale.

Secondo la fonte governativa, il progetto delle unità è stato completato in base ai requisiti definiti dalla Marina russa e si presume che esso si riferisca a naviglio molto simile ai tipi «Mistral» di matrice francese: due esemplari erano stati costruiti in Francia per la Marina russa, ma dall'embargo sanzionato contro Mosca a seguito dell'invasione della Crimea ne ha prodotto la vendita alla Marina egiziana.

Drastica diminuzione delle unità combattenti d'altura

Secondo quanto emerso da una riunione svoltasi alla fine del 2019 allo Stato Maggiore della Marina russa, nel 2027 la consistenza numerica delle unità combattenti d'altura sarà ridotta in maniera significativa e nonostante l'ingresso in linea di almeno sei fregate classe «Admiral Gorshkov» e di almeno una realizzata in base al «Project 22350M». Al termine del programma decennale per gli armamenti navali relativo al periodo 2018-2027 si prevede che la portaerei *Admiral Kuznetsov* e l'incrociatore lanciamissili a propulsione nucleare *Admiral Nakhimov* rimangano in servizio, mentre il *Pyotr Velikiy* (gemello del *Nakhimov*) e forse gli incrociatori lanciamissili *Moskva* e *Varyag* dovrebbero essere sottoposti a interventi di ammodernamento e grande manutenzione. Nonostante queste previsioni apparentemente positive, la Marina russa nutre non poche preoccupazioni per i ritardi che affliggono le unità di nuova costruzione, per le quali si allungano i tempi necessari all'esecuzione delle prove. L'acquisizione di nuove infrastrutture cantieristiche in Crimea e le attività in corso per quelle situate nelle regioni orientali del Paese riguardano capacità costruttive riguardanti naviglio di ridotte dimensioni, uno scenario che implica una velata rinuncia alla realizzazione di unità combattenti con capacità oceaniche vere e proprie, rinuncia bilanciata in qualche modo con la realizzazione di unità subacquee a propulsione nucleare e convenzionale.

Primo lancio di prova di un missile ipersonico «Tsirkon»

L'agenzia di stampa statale russa TASS ha annunciato che a gennaio 2020 ha avuto luogo il primo lancio di prova di un missile ipersonico «Tsirkon», impiegando la fregata *Admiral Gorshkov* in azione nel Mar di Barents quale piattaforma lanciante: il bersaglio del missile si trovava in un poligono situato nella regione degli Urali settentrionali, a una distanza superiore a 500 km dall'*Admiral Gorshkov*. La fonte russa ha inoltre affermato che le prove dello «Tsirkon» proseguiranno per tutto il 2020 e che dopo la loro conclusione la sperimentazione proseguirà utilizzando un sottomarino a propulsione nucleare, probabilmente un battello classe

«Yasen-M». L'ordigno è accreditato di una velocità massima di Mach 9 e di una portata massima che supera i 1.000 km, ed esso risulterebbe in grado di colpire bersagli terrestri e navali.

Esercitazioni di difesa contraerea per la corvetta *Vasily Bykov*

La base navale russa di Novorossiysk, situata sulla sponda nordorientale del Mar Nero e inquadrata nella Flotta omonima, è stata il teatro di un'esercitazione di difesa contraerea a cui hanno partecipato la corvetta lanciamissili *Vasily Bykov* e una batteria di missili superficie-aria S-400 «Triumf» (denominati SA-21 Growler dalla NATO); l'esercitazione è stata condotta dal Distretto Militare Meridionale della Federazione Russa, sotto la supervisione del Contrammiraglio Viktor Kochemazov. Secondo quanto comunicato dal Ministero della Difesa di Mosca, il *Vasily Bykov* ha scoperto e tracciato bersagli aerei, trasmettendo le relative informazioni al posto comando per la difesa aerea: la stessa operazione è stata eseguita dalla batteria di missili S-400, procedendo quindi alla distribuzione degli obiettivi e al lancio simulato degli ordigni superficie-aria. L'obiettivo dell'evento addestrativo era la validazione delle procedure per l'interoperabilità e lo scambio delle informazioni tramite *data-link* fra i due differenti tipi di assetti, impegnati congiuntamente nel contrasto contro missili da crociera e mezzi aerei a pilotaggio remoto.



SINGAPORE

Potenziamento degli assetti per la sicurezza marittima

All'inizio di marzo 2020, il governo di Singapore ha annunciato un rafforzamento della *Maritime Security Task Force* (MSTF) per fronteggiare meglio l'incremento della pirateria marittima registratosi nelle acque dello Stretto di Malacca. L'MSTF è un'organizzazione militare multi-agenzia costituita nel 2009 per gestire le minacce alla sicurezza marittima d'interesse per Singapore: il braccio operativo della MSTF comprende lo Squadron 194 della Marina singaporiana (con le unità di contromisure mine), lo Squadron 182 (con i nuovi pattugliatori classe «Independence») e lo Squadron 180

(incaricato dell'abbordaggio e dell'ispezione su naviglio mercantile in arrivo a Singapore e selezionato in base a specifici criteri di sicurezza). Secondo l'organizzazione regionale per la cooperazione sull'antipirateria, nel 2019 si sono avuti 82 incidenti di questo tipo nell'Asia sudorientale, con un aumento dell'8% rispetto all'anno precedente: 31 dei predetti incidenti hanno avuto luogo nelle acque attorno a Singapore, obbligando il governo della città-Stato a prendere nuove misure.



SPAGNA

Prove al banco dell'impianto AIP per i nuovi sottomarini S-80

Il 27 febbraio 2020, la società Navantia ha annunciato il completamento con successo delle prove al banco dell'impianto AIP destinato ai sottomarini convenzionali tipo S-80 per la Marina spagnola. Il primo impianto AIP dovrebbe essere installato nel luglio a bordo del *Cosme García*, terzo battello della classe attualmente in costruzione nei cantieri Navantia di Cartagena. Inizialmente si prevedeva di installare l'impianto AIP già sull'unità capoclasse, *Isaac Peral*, e sugli altri tre battelli del programma, ma i ritardi nello sviluppo hanno obbligato a installarlo sul *Cosme García* e sul quarto esemplare, *Mateo García de los Reyes*. Di conseguenza, i primi due battelli (*Isaac Peral* e *Narciso de Monturiol*) saranno completati senza impianto AIP, entreranno in linea nel settembre 2022 e nel maggio 2024 e ne saranno equipaggiati in occasione del primo turno di grandi lavori: gli altri due battelli seguiranno nel 2026-27. L'impianto AIP dei battelli spagnoli è basato sul principio di decomposizione del bioetanolo (BioEtOH) all'interno di speciali congegni per l'idrogeno a elevata purezza; quest'ultimo, insieme all'ossigeno immagazzinato in forma liquida in un serbatoio criogenico ad alta pressione, alimenta un gruppo di celle a combustibile. L'anidride carbonica ottenuta durante la decomposizione del bioetanolo viene espulsa in una miscela con acqua di mare, mentre la potenza dell'impianto AIP si aggira intorno ai 300 kW, garantendo al battello un'autonomia in immersione di un paio di settimane. La scelta del bioetanolo ottenuto da materiali vegetali come fonte d'idrogeno per l'impianto

AIP è dovuta al fatto che la Spagna è oggi uno dei maggiori produttori di questa sostanza chimica e la società Abengoa, produttrice dell'impianto, è uno dei leader principali per queste particolari tecnologie. Il programma dei sottomarini spagnoli classe «Isaac Peral» si è comunque trasformato in una saga con risvolti spesso critici: il contratto per la costruzione delle quattro unità era stato firmato nel 2004, con la consegna del primo battello prevista nel 2011. A causa di problemi finanziari e tecnici e di errori di progettazione, la costruzione dei battelli è stata ritardata per un lungo periodo e gli oneri per la costruzione sono aumentati dai 1,756 miliardi di euro del contratto iniziale ai 4 miliardi attualmente previsti.



STATI UNITI

Il cacciatorpediniere lanciamissili *Delbert D. Black* completa con successo le prove iniziali

Il 68° esemplare di cacciatorpediniere lanciamissili classe «Arleigh Burke», il *Delbert D. Black* (DDG 119), ha ultimato con successo, il 22 Febbraio, le prove iniziali a carico della società costruttrice Huntington

Ingalls Industries (HII), al termine di tre giorni di navigazione nel Golfo del Messico. Il *Delbert D. Black* era stato precedentemente impegnato nelle prove preliminari, dette «Alpha trials», svoltesi a dicembre 2019. L'unità è nuovamente uscita in mare a marzo 2020 per le prove di accettazione sotto la supervisione del *Board of Inspection and Survey*, l'ente dell'*US Navy* preposto a queste attività. Il *Delbert D. Black* appartiene alla variante Flight IIA della classe «Arleigh Burke» e sarà equipaggiato con l'*Aegis Combat System*.

I cantieri HII di Pascagoula, nello Stato del Mississippi, sono impegnati anche nella costruzione dei tre cacciatorpediniere *Frank E. Petersen Jr* (DDG 121), *Lenah H. Sutcliffe Higbee* (DDG 123) e *Jack H. Lucas* (DDG 125), quest'ultimo primo esemplare della nuova versione Flight III.

Al via la costruzione del cacciatorpediniere lanciamissili *Louis H. Wilson Jr.*

Il 3 marzo, nei cantieri Bath Iron Works è ufficialmente iniziata la costruzione del cacciatorpediniere lanciamissili *Louis H. Wilson Jr.* (DDG 126): si tratta della



Il cacciatorpediniere lanciamissili *DELBERT D. BLACK*, ripreso nel corso delle prove iniziali a carico della società costruttrice, condotte nel Golfo del Messico. L'unità appartiene alla classe «Arleigh Burke» in configurazione «Flight IIA» (Fonte: *US Navy*).

seconda unità della classe «A Burke» nella configurazione Flight III, caratterizzata da migliori capacità per svolgere le funzioni di difesa integrata contraerea anti-missili balistici. Il nome dell'unità rende onore al Generale dei *Marines* Louis Hugh Wilson Jr. a cui fu conferita la *Medal of Honor* per il suo eroico comportamento durante la battaglia svoltasi nel 1944 per liberare Guam dalle forze giapponesi.

Varato il dodicesimo esemplare di *Expeditionary Fast Transport*

La dodicesima unità dell'*US Navy* della categoria «*Expeditionary Fast Transport*» — battezzata *Newport* e caratterizzata dal distintivo ottico EPF 12 — è stata varata il 20 febbraio nei cantieri Austal USA di Mobile, in Alabama.

Le unità tipo EPF sono state concepite per trasportare 600 tonnellate di carico utile (uomini, mezzi e materiali) a una distanza di 1.200 miglia e a una velocità di 35 nodi: esse sono in grado di operare in zone portuali e lungo vie d'acqua con bassi fondali, impiegando in autonomia le proprie attrezzature per

mettere a terra anche carri armati. Le EPF sono equipaggiate con un ponte di volo per l'appontaggio e il decollo di elicotteri medio-pesanti, risultando unità molto flessibili per la condotta di una vasta gamma di operazioni anche in assenza di infrastrutture dedicate. Si prevede che il *Newport* venga consegnato all'*US Navy* alla fine del 2020: da parte sua, Austal USA ha avviato la costruzione del 13° esemplare *Apalachicola* (EPF 13) e ha siglato il contratto per un'ulteriore unità, *Cody* (EPF 14).

Installazione di un sistema laser sul cacciatorpediniere *Dewey*

Alla fine di febbraio 2020, l'*US Navy* ha installato sul cacciatorpediniere lanciamissili *Dewey* un sistema laser denominato *Optical Dazzling Interdictor Navy* (ODIN) e concepito per contrastare i velivoli a pilotaggio remoto. Lo sviluppo, le prove e la produzione dell'ODIN sono state condotte dall'*US Navy* a cura del *Naval Surface Warfare Center Dahlgren Division*, già impegnato a suo tempo con un generico *Laser Weapon System* a bassa potenza testato su



Un primo piano del sistema laser ODIN, concepito per contrastare i velivoli a pilotaggio remoto e installato sulla tuga anteriore alla plancia del cacciatorpediniere lanciamissili *DEWEY* (Fonte: *US Navy*).



L'unità d'assalto anfibio *TRIPOLI*, realizzata dalla divisione Ingalls Shipbuilding della corporate HII e consegnata all'*US Navy* (Fonte: HII).

un'unità ausiliaria. Questo nuovo sistema d'arma amplia lo spettro d'impiego del naviglio di superficie dell'*US Navy*, soprattutto in un ambito, quello del contrasto dei velivoli a pilotaggio remoto, che negli ultimi anni ha subito un'espansione quasi incontrollata.

Nei prossimi due anni, il sistema ODIN dovrebbe essere montato a bordo di altre unità di superficie dell'*US Navy* e le lezioni apprese dal suo impiego serviranno sia per ottimizzarne l'installazione su un maggior numero di unità sia per futuri sviluppi dei sistemi d'arma laser navali.

Prosegue la costruzione della portaerei *John F. Kennedy*

A fine febbraio, il personale del reparto responsabile del reattore nucleare della portaerei *John F. Kennedy* (CVN 79) ha iniziato a lavorare a bordo dell'unità, raggiungendo così un importante obiettivo verso il suo completamento, in corso nel cantiere di Newport News (Virginia), appartenente alla corporate Huntington Ingalls Industries. Nella pratica statunitense, l'*US Navy* può assumere la responsabilità

di operare i locali e i sistemi presenti in una determinata sezione della nave, in modo da consentire all'equipaggio di familiarizzare con impianti e apparati e accelerare quindi sia il processo di certificazione sia l'ingresso in linea dell'unità. In generale, Newport News Shipbuilding ha completato al momento oltre 63 dei 2.700 compartimenti presenti a bordo della *Kennedy* in anticipo rispetto ai tempi preventivati e a quanto a suo tempo ottenuto con la capoclasse *Gerald R. Ford* (CVN 78).

Grazie a questi accadimenti e alla preparazione della *Ford* per la certificazione del ponte di volo, l'*US Navy* ha scelto di farsi consegnare la *Kennedy* secondo un'unica fase di consegna (accettandone contestualmente lo scafo e il sistema di combattimento), contrariamente a quanto accadeva in passato per le portaerei statunitensi. L'accettazione in due fasi è un espediente normalmente adottato per ridurre i rischi dell'intero programma «Kennedy», con la consegna dello scafo prevista nel 2022, in un momento temporale coincidente con l'inizio della fase di completamento di tutti i componenti del sistema di combattimento.

CHE COSA SCRIVONO GLI ALTRI

«Arsenale. La Fabbrica di Venezia»

NATIONAL GEOGRAPHIC ITALIA, FEBBRAIO 2020



Il giornalista veneziano Jacopo Gilberti dichiara di scrivere il presente articolo perché proprio quest'anno l'Arsenale di Venezia «compirà 800 anni di veneranda attività» e, in merito, anticipando le plausibili obiezioni da parte dei lettori, si

affretta subito a precisare che «sicuramente anzi più di 800 anni, più di 900 in verità, perché le cronache asseriscono che il primo nucleo fu realizzato nell'anno 1104. Ma il primo documento scritto — e i

documenti sono l'anagrafe della storia — è datato 1220, esattamente 800 anni fa». E l'evento merita tutta la considerazione possibile visto che stiamo parlando di quello che fu «il fondamento della più potente Marina commerciale e militare del mondo di allora — definito addirittura “Cuore dello Stato Veneto”, secondo una delibera del Senato della Serenissima del 22 maggio 1509 — e restò tra i maggiori arsenali fino all'Ottocento» con la Nuova Italia uscita dal Risorgimento nazionale.

Dante, ambasciatore presso lo Stato Veneto dei Signori Da Polenta di Ravenna, lo visitò nel 1306 e nel canto XXI dell'*Inferno* ne descrisse l'estremo dinamismo delle sue attività. Nel 1609 Galileo Galilei puntò davanti alle autorità della Serenissima il primo cannocchiale mai usato in Marina, «arma allora segretissima» che avrebbe fornito un enorme vantaggio strategico alle flotte. Al di là di queste «chicche» storiche, l'Autore sistematicamente ri-



Cartolina artistica della Lega Navale Italiana in ricordo della corazzata a torri in diagonale *Morosini*, costruita all'Arsenale di Venezia negli anni 1885-89.

percorre, sotto il profilo strutturale e architettonico, la storia dell'Arsenale (l'unico a essere difeso da fortificazioni con mura merlate, mentre la difesa della città era affidata di per sé al mare e alla laguna) nella serie di allargamenti e ingrandimenti in funzione dell'evolversi della tecnologia navale, cambiando forma e dimensione secondo le necessità per produrre, nel corso dei secoli, galee, galeazze, galeoni e infine corazzate.

In particolare si pone in risalto, storicamente parlando, la razionalizzazione del lavoro, avviata sin dal Trecento, con l'impiego di schemi modulari nella forma delle navi e, quindi, tempi brevissimi di impostazione, varo e armamento. Infatti «*a differenza dell'estrema varietà di navi delle altre marine (ogni nave un pezzo unico), le unità veneziane erano uguali tra loro, nel senso che le differenze erano tra le diverse tipologie funzionali (galera grossa da mercanzia, galera sottile da guerra, fusta, sciabecco, galeazza) ma nell'ambito della loro tipologia erano tutte uguali tra loro*». Per sbalordire Enrico III re di Francia in visita ufficiale, raccontano i cronisti, prima di un banchetto gli vennero mostrati i legnami e, alla fine dell'evento, gli fu esibita la galera da guerra finita e galleggiante, con remi, vele e cannoni costruita nel frattempo.

In buona sostanza, ai suoi tempi l'Arsenale, in maniera avveniristica, lavorava con gli stessi principi metodologici con i quali furono realizzati quei 2.710 mercantili *Liberty* che i cantieri degli Stati Uniti vararono nel periodo 1942-45! In dettaglio quindi l'Autore risponde alle domande che potrebbe rivolgergli un lettore curioso di conoscere più a fondo la storia, l'attività e la vita dell'Arsenale stesso nella sua epoca d'oro: Quanto produceva l'Arsenale? Che navi vi si costruivano? Con quali materiali? Chi erano gli «arsenalotti»? Come funzionava l'amministrazione di un tale complesso industriale? Un'epoca d'oro che coincideva con i fasti della Serenissima stessa, un'epoca alla quale il Nostro, da buon veneziano, come ci tiene a precisare, guarda con malinconica nostalgia.

E oggi? «*L'Arsenale di oggi è un fantasma pallido di quel centro attivissimo che è stato fino a un*

secolo fa. Però non è abbandonato», come pur si temeva poco più di un ventennio fa, quando nel settembre 1999 vi venne trasferito l'Istituto di Guerra Marittima, sicché l'Arsenale continua a vivere grazie alle varie attività della Marina Militare, alle manifestazioni della Biennale, alle esposizioni d'arte, agli spettacoli, agli Enti di ricerca scientifica e amministrativi che vi hanno stabilito la propria sede, ai preziosi reperti e alle memorie storiche che gelosamente custodisce come in un prezioso farnesio per il futuro.

«*Neptune's Oracle: Admiral Harry E. Yarnell's Wartime Planning*»

NAVAL WAR COLLEGE REVIEW, VOL. 73, NUMBER 1, WINTER 2020

Lo studio della storia del pensiero strategico non manca mai di riservarci sorprese, con la scoperta (o riscoperta) di alcuni suoi protagonisti poco noti ovvero troppo presto dimenticati, come fa nell'articolo in esame, dedicato



alla figura dell'Ammiraglio statunitense Harry Ervin Yarnell (1875-1959), Frank A. Blazich Jr., curatore capo del celebre *Smithsonian's National Museum of American History*. Del personaggio in questione viene così ricostruita in maniera dettagliata (invero molto dettagliata!) la lunga carriera nella *US Navy* (dal 1897 al 1939) ponendo in risalto, in particolare, il suo costante interesse per il Pacifico, sia operativo (dalla guerra ispano-americana nel teatro delle Filippine alla rivolta dei Boxer, alla missione militare statunitense in Cina) che nei suoi studi e nelle sue numerose e pregiate pubblicazioni, maturate dopo una lunga esperienza in tema di pianificazione strategica.

Per dirla in estrema sintesi, dalle simulazioni e dall'*applicatory system* posto in essere al *Naval War College*, dove aveva insegnato «*strategy and com-*

mand via war games» alla partecipazione all'*American Naval Planning Section London*, voluta dal vice Ammiraglio Sims, all'epoca *Commander U.S. Naval Forces Operating in European Waters*, per meglio coordinare sul mare lo sforzo bellico con gli Alleati e, infine, ai suoi brillanti impieghi nel primo dopoguerra all'*Office of the Chief of Naval Operations* (OPNAV) e alla *Joint Army and Navy Planning Committee* e, infine, addirittura dopo il suo congedo e il conseguente richiamo in servizio, ancora all'OPNAV durante il Secondo conflitto mondiale.

Quando nel 1920 si discuteva il *War Plan Orange*, cioè il Piano per condurre la guerra del futuro contro il Giappone (!), sulla scorta di Clausewitz, di cui era un fervente ammiratore, Yarnell con grande insistenza richiamò la necessità di coordinare strettamente all'uopo i differenti strumenti di potere del Paese (cioè «*diplomatic, information, military, economic, financial, intelligence, and law enforcement*»), in una visione unitaria di Grande Strategia che oggi certo appare acclarata, ma che all'epoca era del tutto avveniristica.

E visto che la Marina (e l'aviazione di Marina in

nuce, di cui fu un convinto assertore, e non è un caso che, nel 1927, sarebbe stato il *First Commanding Officer* della USS Carrier *Saratoga* appena entrata in servizio), avrebbe avuto nella sua visione il ruolo principale in una futura guerra del Pacifico, fece avviare già da allora tutta una serie di studi in tema di costruzioni navali, basi, organizzazione della flotta e del personale, mentre il suo «mantra» sarebbe stato quello che «*the Navy needed additional carriers to ensure success in a future Pacific war*».

Ma i suoi *desiderata* rimasero tali tant'è che all'inizio della guerra, di fronte alle sei portaerei giapponesi, gli Americani ne disporranno solo di due in grado di combattere! E come CINC dell'*Asiatic Fleet* dal 1936 al 1939, di fronte all'espansionismo giapponese nei confronti della Cina, non mancò di sottolineare l'importanza da parte degli Stati Uniti di porre in essere all'occorrenza «*a war of strangulation, in short, an almost purely naval war in the Pacific as far as we are concerned*».

«L'Oracolo di Nettuno», con cui si apre a effetto l'articolo, rappresenta quindi una sorta metafora (Nettuno – Poseidone era il dio del mare che era



(Fonte: wearethemighty.com).

stato anche custode dell'Oracolo di Delfi prima di Apollo) che si riferisce, in termini generali, a colui che riesce a evidenziare il significato «predittivo» a cui ambisce ogni analisi strategica con la previsione di plausibili scenari futuri. Come in linea di principio, con tutta una serie di spunti di riflessione, aveva cercato di fare Yarnell durante tutta la sua carriera e soprattutto, in linea di fatto, aveva realizzato quella lontana mattina di domenica 7 febbraio 1932 nell'esercitazione di attacco contro la base navale di Pearl Harbour.

Un attacco a sorpresa, si badi bene, non condotta dal mare secondo i canoni tradizionali mediante l'impiego di corazzate e incrociatori, ma con le portaerei USS *Lexington* e USS *Saratoga* scortate da tre cacciatorpediniere in completo silenzio radio.

Un piano di attacco che furoreggia sul *web* ma al quale l'Autore, preso dall'infinita trama delle vicende biografiche dell'ammiraglio, dedica nell'articolo un'attenzione minore di quella che ci saremmo aspettati. E se all'epoca i pericolosi insegnamenti del Piano-Yarnell vennero invero sottovalutati dai vertici navali statunitensi, appena nove anni dopo, sempre all'alba di un'altra domenica, quella faticosa del 7 (!) dicembre 1941 verrà poi attuata in maniera eclatante proprio dall'*air strike* delle portaerei giapponesi con i ben noti disastrosi effetti.

Caso, coincidenza, voluta provocazione da parte di Isoroku Yamamoto, che ben conosceva gli Stati Uniti per aver studiato ad Harvard ed esservi stato destinato per ben due volte come *attaché navale*? Il fatto sta che — come giustamente rilevato — «*except for Japan's use of modified torpedoes and the size of the respective fleets, the attacks [quello fittizio americano del 1932 e quello reale giapponese del 1941] were nearly mirrors of one another*» (<https://www.wearethemighty.com/articles/us-admiral-planned-pearl-harbor>).

«Ulisse. L'Arte e il Mito»

IL GIORNALE E IL SOLE 24 ORE, 15 E 16 FEBBRAIO 2020

Un grande risalto è stato dato dalla stampa quotidiana alla Mostra aperta a Forlì nei Musei San Domenico dedicata a «*Ulisse L'arte e il Mito*» e, tra i

numerosi contributi apparsi in merito, ci siamo soffermati sulle presentazioni dei giornali in parola, rispettivamente a firma di Luigi Mascheroni e Fernando Mazzocca. «*La sfida di questa grande mostra — scrive quest'ultimo — che occupa con circa duecentocinquanta opere tutto il percorso del San Domenico di Forlì a partire dallo straordinario spazio della chiesa di San Giacomo annessa all'antico convento, è quella di documentare attraverso dipinti, sculture, miniature, arazzi vetrate, grafica, l'universalità e l'attualità di un mito come quello di Ulisse che, a partire dall'Odissea di Omero, ha occupato per secoli, passando attraverso altre espressioni letterarie e moltiplicato in un'infinità di trasposizioni figurative, l'immaginario dell'Occidente*».

Ulisse e le sue avventure infatti hanno continuato a esercitare un fascino irresistibile e ogni epoca vi si è riflessa proiettandovi le sue ansie e le sue attese. «*Il viaggio di Ulisse ("uomo dalle molte arti e dai molti inganni, mito dalle innumerevoli facce") nell'area culturale mediterranea dura da tremila anni — sottolinea a sua volta Mascheroni — Ulisse conosce tutte le arti. E tutti gli artisti hanno conosciuto lui. Uomo ed eroe, Ulisse – Odisseo usa l'intelligenza, le diverse tecniche, l'artificio, l'inganno, la diplomazia. Ha mille volti e mille sfaccettature*», a seconda delle epoche storiche.

Nell'età medioevale è l'Ulisse di Dante a dominare, quello del canto XXVI dell'*Inferno* (per citare per la seconda volta il Sommo Poeta!), laddove, spinto dalla volontà di «*divenir del mondo esperto*», si lancia «*per alto mare aperto*» verso il «*folle volo*» senza ritorno! In buona sostanza Ulisse è un nostro contemporaneo, archetipo e icona di ogni avventura esistenziale e professionale, piccola o grande che sia, come ci ricorda l'Ammiraglio Fulvio Martini nelle sue memorie, intitolate appunto *Nome in Codice ULISSE. Trent'anni di storia italiana nelle memorie di un protagonista dei Servizi segreti*, con prefazione di Giuliano Amato e introduzione di Giulio Andreotti, un libro che avrebbe dovuto, a ragion veduta — *si parva licet comparare magnis* — essere inserito nella parte finale della mostra in parola!

Il tutto senza dimenticare che, a segnare l'*incipit*,

e non solo ideale, del percorso artistico e museale della mostra — viene giustamente evidenziato nelle presentazioni *online* — sarà un ritrovamento eccezionale, la nave greca arcaica di Gela, «la più antica al mondo», che per la prima volta viene esposta nelle sue parti più significative, in modo che sarà possibile osservare da vicino l'ossatura portante dell'imbarcazione, databile tra il VI e il V secolo a.C., rinvenuta nel 1988 nel mare di contrada Bufala, al largo di Gela, a cinque metri di profondità e sinora conservata, suddivisa in tante casse, nel museo cittadino, ma che l'anno prossimo dovrebbe finalmente avere un proprio Museo



(in <https://www.forlityday.it/video/nave-greca-gela-museo-san-domenico-forli-2020.html>).

Ezio Ferrante



Con l'iscrizione all'ANMI ricevi 9 numeri all'anno delle riviste "Marinai d'Italia" e "Diario di Bordo"



ANMI
Associazione
Nazionale
Marinai d'Italia

Piazza Randaccio 2
00195 Roma

Iscriverti all'ANMI vuol dire...

...diffondere l'amore e il rispetto verso il mare, tutelare il prestigio dei marinai, realizzare monumenti e siti dedicati ai marinai, tramandare principi e valori delle tradizioni marinare, organizzare raduni ed eventi culturali marinari, predisporre e gestire mostre legate alla cultura marinara, donare bandiera di combattimento e cofano alle unità della Marina Militare, promuovere le attività sportive a favore dei giovani e gestire il loro imbarco sulle navi scuola a vela, collaborare con la protezione civile e le istituzioni locali ad attività di soccorso e socio-umanitarie, promuovere conferenze presso le scuole per far conoscere ai giovani le opportunità di lavoro in ambito Marina Militare, istituire borse di studio e premi in favore degli allievi delle scuole di formazione della Marina Militare, tenere conferenze sull'ambiente marino e sulla sua tutela, organizzare e partecipare a cerimonie militari ed istituzionali, assistere moralmente e culturalmente i soci...

www.marinaiditalia.com - Tel. 06.36.80.23.81/2 - Fax 06.36802090

RECENSIONI E SEGNALAZIONI



Alessandro Luciano

Gli ultimi giorni del Comandante Plinio

Marlin editore
2019
Pagg. 244
Euro 14,90

Uno splendido libro per uno splendido personaggio: quel Gaio Plinio Secondo, solitamente ricordato come «Plinio il Vecchio», memorabile come scienziato, condottiero e marinaio. È conosciuto come «il Vecchio» per distinguerlo dal nipote Cecilio, figlio della sorella Plinia che, da lui adottato, ne assunse il nome, ed è noto come «Plinio il Giovane».

Il libro conterrebbe la traduzione del testo di un diario dettato da Plinio il Vecchio al suo segretario, nel quale vengono narrate «in diretta» le vicende che precedettero la celebre eruzione del Vesuvio che distrusse Pompei, Stabia, Ercolano ecc. Ma come sarebbe venuto questo testo in possesso di Alessandro Luciano, il suo «traduttore» dal latino?

Per chiarire il mistero suggerisco d'iniziare la lettura del volume dalla Postfazione. Un misterioso visitatore va a trovare Alessandro Luciano, giovane archeologo napoletano e Ufficiale dei Carabinieri della riserva e, senza rivelare la sua identità, gli confida di essere in possesso di questo testo, della cui esistenza non si aveva finora conoscenza perché da lui sottratto dalla grande Biblioteca napoletana dei Girolamini, la quale realmente subì anni or sono la scomparsa fraudolenta di un patrimonio inestimabile di volumi. Luciano gli chiede come sia

possibile ch'esista questo oggetto senza che ve ne fosse sentore, ma il misterioso straniero gli risponde che il volume non era catalogato, e quindi nessuno ebbe contezza della sua scomparsa.

Egli non intende cederlo, ma data la sua importanza storica chiede all'archeologo di volerne curare la traduzione e la diffusione di questa tra gli studiosi. Gliene consegna a tale scopo una copia fotografica e s'impegna sulla parola a lasciare l'originale, per testamento, allo Stato italiano. Avverte il giovane Carabiniere che, nonostante questa rivelazione, questi non può comunque arrestarlo perché nella forza in congedo, e che altrimenti l'originale non tornerebbe mai più all'Italia.

Questa postfazione mi sembra uno sfiziosissimo espediente (di quelli che gli autori usavano un tempo...) per spiegare l'origine di questo testo.

Che però è altamente interessante perché ricostruisce con molto realismo, e alla luce di tutto quanto si conosce dalla storia e dall'archeologia, quella famosa, tre-



Gaio Plinio Secondo, detto «Plinio il Vecchio» (Fonte: wikipedia.it).

menda catastrofe naturale. Vi compaiono, inoltre, personaggi che storicamente ne furono partecipi e vittime, mentre altri sono evidentemente inventati dall'Autore, ma altamente plausibili. Naturalmente su tutti grandeggia la figura di Plinio, il «comandante», così chiamato da Luciano perché realmente all'epoca dei fatti era al comando della Flotta romana di Capo Miseno. Però tale sua carica è bilanciata dalla sua autorevolezza di scienziato e – si direbbe oggi – ricercatore, autore fra altro della *Naturalis Historia*.

Mosso da queste due sue qualità, quella di responsabile della flotta e di naturalista, dopo i primi fenomeni, incomprensibili, che preludono all'eruzione dello «sterminator Vesevo» (per dirla con il Leopardi), egli muove con alcune unità dalla sua base presso Cuma sia per tentare di portare soccorso a popolazioni probabilmente minacciate dalla strana fenomenologia (ma anche alla famiglia della donna di cui è innamorato), sia di capirne il più possibile. E molti delle popolazioni rivierasche riesce a porli in salvo, ma molti non può che lasciarli al loro destino ferale; mentre le sue scoperte scientifiche vengono registrate, appunto, nel diario.

Inoltre, il libro riveste particolare interesse per la gente di mare, per la precisione con cui vengono rappresentate situazioni meteorologiche, in verità drammatizzate dai prodromi del fenomeno eruttivo, e le conseguenti manovre delle unità impiegate nella missione di soccorso.

Se questa è, per sommi capi, la materia del libro, vorrei però anche segnalarlo per la descrizione dei siti dalla bellezza veramente incomparabile che fanno da scenario alla vicenda: da Cuma, con l'antro della Sibilla, a Miseno, al Lago Lucrino e alla Via Erculea che separa questo dal mare, a Pozzuoli con la Solfatara e i Monti Leucogei, a Posillipo con la villa fattavi edificare da Pollione (quello della Norma...?), alla costa vesuviana... e a me, napoletano, con la lettura si riempie l'animo di nostalgia.

Renato Ferraro



Alessandro Turrini

L'Italia fu grande quando fu grande la sua Marina

Aviani e Aviani editore
2019
Pagg. 232
Euro 22,00

Siamo in presenza di un libro importante come lo sono sempre, d'altronde, gli scritti dell'ingegner Turrini, collaboratore da ormai mezzo secolo della *Rivista Marittima* e ben noto ai lettori per via della lucidità, del brio e – diciamolo pure – della fresca spregiudicatezza dei propri scritti.

In effetti quest'agile volume non delude chi già conosce le opere dell'Autore e rappresenta, per contro, un prezioso e piacevole compendio della storia navale italiana, dal 1861 ai giorni nostri, per chi si avvicina, con animo sincero e per la prima volta, alla grande e complessa vicenda umana e tecnologica della Regia Marina e della Marina Militare nel corso di un secolo e mezzo di grandi e, talvolta, terribili avventure.

Ho scritto con animo sincero in quanto Turrini, da buon sommergibilista, non manca di silurare e affondare qua e là (con stile sereno e micidiale), nel corso della propria mai banale narrazione di casi e cose e, soprattutto, di uomini, certe curiose figure di indignati speciali che tanto rumore hanno fatto nel corso dei decenni.

Le armi del nostro consistono, né più né meno, nella sua padronanza tecnica e professionale di grado superiore in merito alla tecnologia dei battelli subacquei e del mondo nave in generale – con particolare attenzione agli apparati motori – e in un cordiale (e lapidario) buonsenso. Due ferri del mestiere indispensabili per qualsiasi storico navale, ma evidentemente ignoti, dati i numerosi esempi proposti dall'Autore a beneficio del buon umore del lettore con tanto di nome e cognome (ché il nostro inge-

gnere non è certo uso a prendere caccia, tanto più quando il bersaglio gli si offre, spontaneamente, nel cerchio di lancio, con un beta ideale) e titoli delle opere incriminate, anche recenti o recentissime.

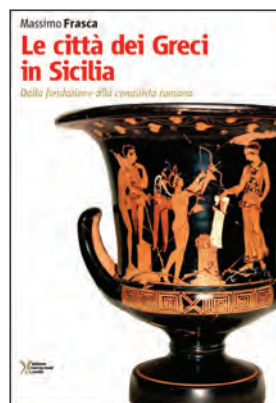
La panoramica storica che caratterizza questo libro è grande, ma è semplicemente amplissima quella intellettuale, in quanto Turrini spazia con semplicità (senza però mai perderli di vista nel corso di tutto il volume) tra i quattro promontori che dominano (o dovrebbero dominare) la visione complessiva di un responsabile di vertice della Marina, dal Ministro al Capo di Stato Maggiore: politica navale, tecnologia, economia e uomini, intendendo per questi ultimi non tanto le singole personalità quanto – più in generale – le classiche categorie delle scienze morali che, riassunte nell'etica, costituiscono la sola bussola dei momenti difficili.

Non mancano numerosi, nuovi elementi, quali, per esempio, la scoperta che il programma navale del 1924-1924 prevedeva 2 portaerei da 10.000 t. Si tratta di un fatto, a prima vista, logico visto che l'allora Ministro della Marina, l'Ammiraglio Thaon di Revel, ne aveva parlato alla Camera nel 1923, ma che saggi pur importanti come l'ottimo e ancora oggi fondamentale volume dell'ammiraglio Giovanni Bernardi, *Il disarmo navale tra le due guerre mondiali (1919-1939)*, edito dall'Ufficio Storico della Marina Militare nel 1975, non avevano potuto riportare in quanto proprio la documentazione relativa a quella coppia di unità (che tanto avrebbero potuto modificare la storia della Marina italiana se fossero state costruite) era stata archiviata male, per motivi che qui è inutile affrontare, favorendo in tal modo, a opera di alcuni scrittori di taglio polemico, la versione, puramente cartacea e forzata, di un Thaon di Revel sostenitore delle sole corazzate in quanto (e pertanto) nemico della portaerei. Un classico esempio di quel *post hoc ergo propter hoc* che è il primo e massimo errore nel campo della storia, ma che è per contro il marchio di fabbrica dei sofisti e che il dizionario etichetta come «un'argomentazione capziosa e fallace, apparentemente valida ma fondata in realtà su errori logici formali o ambi-

guità linguistiche d'intento volutamente ingannevole». E tutto ciò ai danni del Grande ammiraglio Thaon di Revel, proprio lui che aveva creato e costantemente potenziato l'Aviazione navale italiana in pace e in guerra. Va da sé che quest'inutile tentativo, opera di tardi epigoni del passato regime, di scaricare dalle spalle di Mussolini, Ministro della Marina, la grossa responsabilità del soffocamento nella culla delle portaerei e, più in generale, dell'Aviazione Navale (a quel tempo si chiamava Forza Aerea) per mero amore ideologico e giornalistico della propria pupilla, l'Aeronautica, è oggi naufragato una volta di più. Ma ci sono voluti cinquant'anni di inutili polemiche e di ritardi rispetto al naturale evolversi delle cose. E i ritardi si pagano sempre in denaro e in uomini (oggi anche donne), ovvero a un prezzo comunque troppo caro.

Molto interessanti (e, se vogliamo, ancora troppo succinte) le osservazioni che l'Autore fa, ancora, in merito ai battelli italiani dal dopoguerra a oggi, rivelando anche qui qualcosa di nuovo, ma sarebbe ingiusto nei confronti del lettore anticipare, in questa sede, le numerose soddisfazioni di questo tipo che incontrerà nel corso di una lettura stilisticamente piacevolissima e tutt'altro che banale.

Enrico Cernuschi



Massimo Frasca

Le città dei Greci in Sicilia

Dalla fondazione alla conquista romana

Ed. di Storia e Studi Sociali
2017

Pagg. 250
Euro 18,00

L'autore, professore di Archeologia classica presso l'Università di Catania, nonché direttore della Scuola di specializzazione in Beni Archeologici nella stessa Università, raccoglie e analizza, in questo volume – che trae origine dai corsi uni-

versitari tenuti presso l'Università della Calabria prima, e presso l'Università di Catania poi – «*le testimonianze letterarie e soprattutto archeologiche relative alle città fondate dai Greci lungo la costa orientale della Sicilia, in un arco temporale che va dalla seconda metà dell'ottavo secolo a.C. fino alla Seconda Guerra Punica (fine del terzo secolo a.C.) che sancì l'occupazione romana dell'intera isola e, con essa, la fine delle città greche come comunità autonome e indipendenti*».

A fornirci un quadro sintetico della fondazione delle città greche in Sicilia è Tucidide, con le sue Storie, dove vengono messi in evidenza tre elementi: l'origine dei coloni, il nome del capo della spedizione (l'ecista) e la data di fondazione dell'*apoikia*, termine, quest'ultimo, che sta a significare letteralmente «lontano da casa» e con il quale i Greci indicavano le nuove fondazioni.

Queste, «*diversamente dalle fondazioni romane e dalle colonie degli Stati moderni, erano del tutto autonome e distinte dalle città madri, da cui non dipendevano politicamente, pur mantenendo rapporti più o meno intensi di natura economica o culturale*». In un periodo di circa due secoli «*i Greci, provenienti dalle regioni delle Grecia con-*

tinente e insulare e, in parte, anche dall'Asia Minore, si stanziarono, oltre che in Italia Meridionale e in Sicilia, sulle coste della Francia e della Penisola Iberica». A spingerli lontano da casa, in cerca di nuove terre da coltivare in luoghi nodali lungo le rotte dall'Egeo all'Occidente, fu soprattutto l'incremento della popolazione che si ebbe, in Grecia e nell'Asia Minore, nell'VIII secolo a.C.

A capo della spedizione c'era l'ecista, generalmente di origine aristocratica, che era colui che provvedeva al reclutamento dei primi coloni. «*Il sito coloniale doveva avere delle caratteristiche costanti e imprescindibili, quali la presenza di piccole isole o di penisole o di rilievi facilmente difendibili, un approdo sul mare, che consentiva i contatti trasmarini, la vicinanza di fiumi che garantivano il collegamento con l'entroterra e, soprattutto, la presenza di terre coltivabili (...)*».

Indubbiamente, tra le regioni dell'Occidente la Sicilia orientale era una di quelle che forniva le migliori condizioni e opportunità per soddisfare i crescenti appetiti dei Greci».

I territori raggiunti, di solito, erano scarsamente abitati e là dove c'era un insediamento di popolazioni indigene, il rapporto che si instaurò con i



L'antica città greca di Selinunte, in Sicilia (Fonte: siviaggia.it).

nuovi arrivati «*conobbe momenti alterni di incontro e scontro, esperienze di matrimoni misti, scambi di prodotti e rapporti di lavoro*». La più antica colonia greca in Sicilia fu Nasso (Naxos), fondata nel 734 a.C. da coloni provenienti da Calcide, nell'isola di Eubea.

All'ecista di Nasso, Teocle, si deve anche la fondazione di Leontini e, forse, di Catane. Quest'ultima, fondata nel 728 a.C. (stesso anno di fondazione di Leontini), diede i natali al legislatore Caronda e ospitò uomini di cultura come il filosofo Senofane di Colofone e i poeti Ibico e Stesicoro. Ierone di Siracusa, nel 476 a.C., dopo averne deportato la popolazione a Leontini, rifondò la città, che fu denominata Aitna, ripopolandola con 10.000 nuovi abitanti di origine dorica. La rifondazione fu celebrata da Eschilo, in una tragedia andata perduta: *Le Etnee*. Zancle – il cui nome deriva probabilmente dal termine siculo falce, con riferimento alla forma arcuata del porto determinata dalla penisola – invece, fu fondata poco dopo il 730 a.C. «*Nel 488 a.C. Anassilao insediò nella città un contingente di coloni provenienti da Messene nel Peloponneso e ne cambiò il nome in Mesana in ricordo della sua terra di origine*».

Nel 716 a.C. «*per sopperire alla mancanza nelle immediate vicinanze di un territorio adatto allo sfruttamento agricolo, ma anche per attuare un controllo strategico dello Stretto, Zancle fondò intorno al 716 a.C. Mylai, nel sito dell'attuale Milazzo*».

Siracusa, invece, fu fondata nel 733 a.C. «*per opera di coloni corinzi, guidati da Archia, che si stanziarono nell'isola di Ortigia, dopo aver cacciato i Siculi che l'abitavano*». Poi ancora Eubea, Eforo, Acre, Casmene, Camarina, Megara Iblea, tutte colonie studiate ancora oggi dagli archeologi e di cui l'autore ne evidenzia «*i principali aspetti storici, topografici e monumentali*» fornendone un'agile sintesi utile sia per gli studiosi che per gli appassionati e i cultori della storia e dell'archeologia della Sicilia.

Gianlorenzo Capano



Domenico Vecchioni

Le dieci Donne Spia che hanno fatto la storia

Edizioni del Capricorno
2019
Pagg. 168
Euro 13,00

«H21» è un nome in codice, lontano parente di 007. Ma se James Bond è un personaggio immaginario creato nel 1953 dallo scrittore britannico Ian Fleming, le protagoniste di questo libro non nascono dal movimento di una penna ispirata. Mata Hari nasce nel 1876 a Leeuwarden, in Olanda. Mata Hari alias «agente H21». È proprio lei ad aprire questo saggio, per diritto d'anzianità e, forse, perché è ancora vivido il ricordo della danzatrice esotica in *paillettes* interpretata da Greta Garbo in *Mata Hari*, 1931. Il libro si presenta come una raccolta di biografie essenziali sulle dieci donne spia, che hanno condizionato le sorti del mondo dalla Prima guerra mondiale fino ai giorni nostri, muovendosi silenziosamente nell'ombra. Più o meno.

Anna la Rossa rientra a Mosca nel 2010, dopo esser stata scoperta e arrestata dall'FBI di New York. Missione fallita. Rimpatriata, la bella spia rossa avrebbe dovuto sparire e farsi dimenticare. Sfonda invece nel mondo dello spettacolo e continua la sua carriera spionistica a colpi di *tweet*.

Ogni capitolo introduce le circostanze, più o meno fortuite, che hanno spinto una discepola di Ghandi, seguace della religione Sufi, a collaborare per il SOE britannico (*Special Operation Executive*); una contessa polacca di origini ebraiche a recuperare i famosi diari di Galeazzo Ciano per conto degli Alleati; una donna menomata, zoppicante per via della protesi in legno, a sposare la causa antinazista.

Con un linguaggio scorrevole e chiaro, che alleggerisce il taglio storico e informativo del testo, l'autore si sofferma sui momenti salienti che le hanno viste in



La danzatrice «spia» Mata Hari (Fonte: wikipedia.it). In alto, a destra: l'archeologa britannica Gertrude Bell (Fonte: Archivio Gertrude Bell). Sotto: Virginia Hall, la spia «Alleata» attiva contro la Germania nazista, in un dipinto (Fonte: history.com).



azione in tutte le parti del mondo. Dall'Iraq a Cuba, rompendo gli schemi dello stereotipato spionaggio al femminile che Greta Garbo ha interpretato col suo *charme* da *femme fatale*, legato alla seduzione, l'autore collega soluzioni storico-politiche che hanno segnato il Novecento al loro valido apporto spionistico.

Gertrude Bell, archeologa britannica, operò in Medio Oriente e contribuì a disegnare i confini del nascente Iraq; Ana Belén Montes condizionò le posizioni politiche di Washington nei confronti dell'Avana favorendo la rivoluzione di Fidel Castro direttamente dal suo ufficio al sesto piano della DIA, cuore dell'*intelligence* militare americana. Anche se il fascino fa il suo gioco e lo sguardo conturbante della donna «dagli occhi di tigre» in prima di copertina sembra confermarlo, l'autore mette in risalto il contributo di queste donne in operazioni delicatissime, mostrando una professione tradizionalmente considerata appannaggio degli uomini abilmente esercitata dall'universo femminile.

Ogni capitolo rivolge l'attenzione a una singola figura femminile, che ogni tanto ricompare, come un'infiltrata, confondendosi nella storia di qualcun'altra. È il caso di Fräulein Doktor, eccellente formatrice di spie, responsabile della stazione Ast III B di Anversa, dove nel 1916 Mata Hari seguì un corso di formazione teso ad acquisire le basi dell'agente segreto, dalle modalità di cifratura all'uso degli inchiostri simpatici. Messaggi criptati, trasmissioni radio in onde corte, dati da codificare, erano infatti di primaria importanza. Virginia Hall, un provetto operatore radio, passava le giornate a raccogliere notizie e a organizzare esfiltrazioni di piloti e prigionieri individuando e predisponendo improvvisate piste di atterraggio, nonché spettacolari evasioni alla stregua di Clint Easwood in *Fuga da Alcatraz*.

Se la realtà supera la fantasia quest'opera ne è la prova. Come un dossier segreto che si propone di essere un romanzo. Funziona.

Gea Salvatori

MARINA MILITARE

DIFESA
DEL TERRITORIO
NAZIONALE

SALVAGUARDIA
DELLE LIBERE ISTITUZIONI

INTERVENTO
IN CASO DI CALAMITÀ

PRESENZA
E SORVEGLIANZA

PROTEZIONE
DEGLI INTERESSI STRATEGICI
E DEL TRAFFICO MARITTIMO

CONTRASTO
AL TERRORISMO
E AI TRAFFICI ILLECITI

RICERCA
E SOCCORSO

PROFESSIONISTI DEL MARE



MARINA
MILITARE

www.marina.difesa.it

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868



MARINA
MILITARE



**NEL PROSSIMO NUMERO:
SCACCHIERE INDIA, CINA E SUD-EST ASIATICO**

LA COLLABORAZIONE ALLA RIVISTA È APERTA A TUTTI.

IL PENSIERO E LE IDEE RIPORTATE NEGLI ARTICOLI SONO DI DIRETTA RESPONSABILITÀ DEGLI AUTORI
E NON RIFLETTONO IL PENSIERO UFFICIALE DELLA FORZA ARMATA.

RIMANIAMO A DISPOSIZIONE DEI TITOLARI DEI COPYRIGHT CHE NON SIAMO RIUSCITI A RAGGIUNGERE.

GLI ELABORATI NON DOVRANNO SUPERARE LA LUNGHEZZA DI 12 CARTELLE E DOVRANNO PERVENIRE IN DUPLICE COPIA DATILOSCRITTA E SU SUPPORTO INFORMATICO (QUALSIASI SISTEMA DI VIDEOSCRITTURA). GLI INTERESSATI POSSONO CHIEDERE ALLA DIREZIONE LE RELATIVE NORME DI DETTAGLIO OPPURE ACQUISIRLE DIRETTAMENTE DAL SITO MARINA ALL'INDIRIZZO [HTTP://WWW.MARINA.DIFESA.IT/CONOSCIAMOCI/EDITORIA/MARIVISTA/PAGINE/NORMEPERLACOLLABORAZIONE.ASPX](http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/marivista/pagine/normeperlacollaborazione.aspx).

È VIETATA LA RIPRODUZIONE ANCHE PARZIALE, SENZA AUTORIZZAZIONE, DEL CONTENUTO DELLA RIVISTA.



MINISTERO DELLA DIFESA



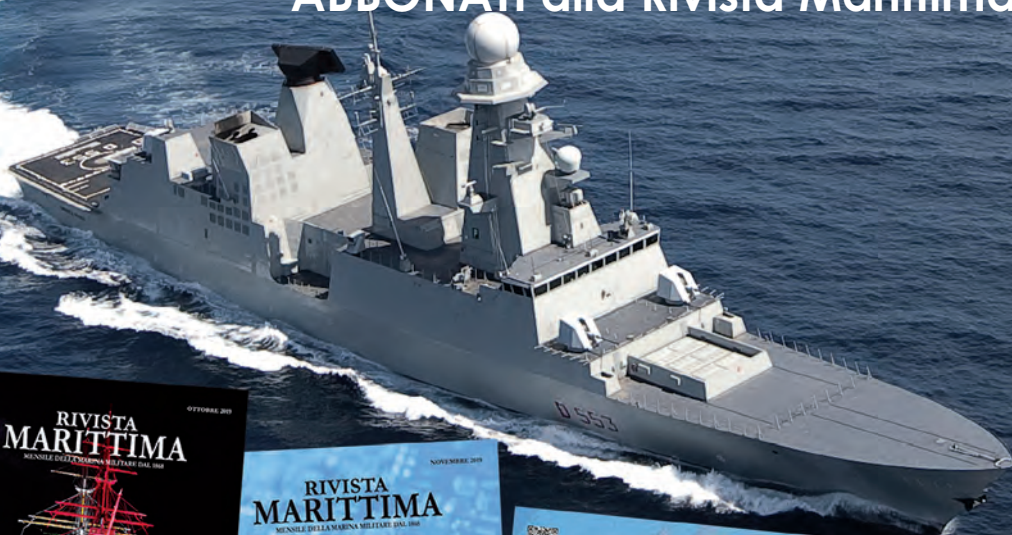
MARINA MILITARE

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

Non perdere questa opportunità
SEGUI LA SCIA

ABBONATI alla Rivista Marittima



(abb. annuale 11 numeri, 128 pp. a fascicolo)

Italia ordinario	€ 30,00
Estero zona 1	€ 76,70
Estero zona 2	€ 109,70
Un fascicolo arretrato	€ 6,00
	+ spese postali (*)

SCONTO LIBRERIE ITALIA 30%
SCONTO LIBRERIE ESTERO 10%

(*) Da concordare con l'Ufficio Abbonamenti.

NOVITÀ

Rivista Marittima + Notiziario della Marina
Abbonamento € 45,00

AVVISO AGLI ABBONATI

Per evitare ritardi o sospensioni nella ricezione della Rivista, gli Abbonati sono pregati di comunicare l'avvenuto versamento via FAX o tramite EMAIL.

MODALITÀ DI PAGAMENTO

- con **Bollettino Postale** o **Bonifico Bancario** sul C/C n° **001028881603 intestato a:** Difesa Servizi S.p.A.
Causale: Abbonamento *Rivista Marittima*.
è obbligatorio inserire anche il CODICE FISCALE
- IBAN = IT26G0760103200001028881603 BIC/SWIFT = BPPIITRRXXX**
- **dall'Estero:** Bonifico Bancario oppure tramite libreria con sede in Italia.

Direzione e Redazione
della Rivista Marittima

Via Taormina 4 - 00135 ROMA

Tel. 06/36807251/12 - Fax 06/36807249

e.mail: rivista.abbonamenti@marina.difesa.it



23° CONCORSO MARESCIALLI MARINA MILITARE



**BANDO DI CONCORSO PER L'AMMISSIONE AL 23° CORSO BIENNALE (2020 -21)
DI 156 ALLIEVI MARESCIALLI DELLA MARINA MILITARE.**

Consultabile sul portale dei concorsi del sito del Ministero della Difesa www.difesa.it

