

MARZO 2021



RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

**La politica di sicurezza e difesa comune
dell'Unione europea in Libia**

Matteo Bressan

**PSDC e politica di vicinato. La vocazione
diplomatica dell'Unione europea**

Paola Giorgia Ascani

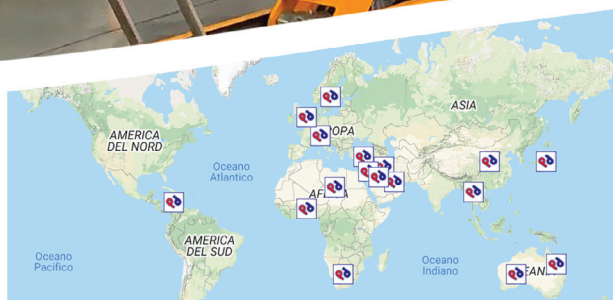
SPECIALE GAUDO E CAPO MATAPAN

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



9 770356 984002

Una famiglia di tecnici da oltre un secolo con orgoglio e soddisfazione al servizio delle nostre forze armate



Rotodyne è nata negli anni '80, fortemente voluta da papà ing. Giorgio Stiavelli, già peraltro figlio d'arte dell'ingegner Giuseppe Stiavelli, progettista di velivoli che, con il gemello Manlio Stiavelli, nel lontano 1914 iniziarono l'avventura di famiglia in ambito aeronautico.

Oggi siamo protagonisti come produttori di Ground Support Equipment nei programmi di punta delle principali industrie aeronautiche, presenti con collaborazioni nei maggiori consorzi europei, in particolare per le linee di Leonardo EH101 ed NH90, oltre che a supporto degli elicotteri di classe media best seller del mercato globale come AW139, AW169 ed AW189.

A riprova dell'affidabilità dei nostri prodotti siamo i più presenti per numero di attrezzature di supporto realizzate nell'anno 2020 in Europa.

Qui sopra rappresentate alcune delle nostre attrezzature di supporto agli elicotteri SH90 di Marina Militare: il nostro sistema di sollevamento brevettato P/N 440-9 e le gambe carrello dummy P/N 920-9.



PRIMO PIANO

6 La politica di sicurezza e difesa comune dell'Unione europea in Libia

Matteo Bressan



12 PSDC e politica di vicinato. La vocazione diplomatica dell'Unione europea

Paola Giorgia Ascani

22 Le Forze armate comuni europee, quale futuro?

Alessandro Mazzetti

30 Il 5G: tecnologia di rilievo geopolitico

Massimo Iacopi

36 SPECIALE - «Fecero tutti il loro dovere».

Gaudo e Matapan, 28 marzo 1941

Rivista Marittima - La Direzione



PANORAMICA TECNICO-PROFESSIONALE

48 Tendenze evolutive delle capacità, forze e dottrine *expeditionary* in campo anfibio e aeronavale

Paolo Sandalli

62 La classe «Constellation»

Michele Cosentino

SAGGISTICA E DOCUMENTAZIONE

74 Ufficiali di Marina e agenti diplomatici al servizio di Afrodite

Maria Grazia Bajoni



STORIA E CULTURA MILITARE

84 Il caso *Janus* e la mina

Giosuè Allegrini, Enrico Cernuschi



RUBRICHE

- 94** Focus diplomatico
- 98** Osservatorio internazionale
- 105** Marine militari
- 124** Che cosa scrivono gli altri
- 128** Recensioni e segnalazioni

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868



EDITORE **DIFESA SERVIZI SPA**

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

Capitano di corvetta Danilo Ceccarelli Morolli

Tenente di vascello Raffaella Angelino

Secondo capo scelto QS Gianlorenzo Pesola

Tel. + 39 06 36807254

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Primo luogotenente Riccardo Gonizzi

Addetto amministrativo Gaetano Lanzo

UFFICIO ABBONAMENTI E SERVIZIO CLIENTI

Primo luogotenente Carmelo Sciortino

Primo luogotenente Giovanni Bontade

Tel. + 39 06 36807251/12

rivista.abbonamenti@marina.difesa.it

SEGRETERIA AMMINISTRATIVA

Tel. + 39 06 36807257

REGISTRAZIONE TRIBUNALE CIVILE DI ROMA

N. 267 - 31 luglio 1948

Codice fiscale 80234970582 - Partita IVA 02135411003

ISSN 0035-6964

FOTOLITO E STAMPA

STR PRESS Srl

Piazza Cola di Rienzo, 85 - 00192 Roma

Tel. + 39 06 36004142 - info@esstr.it

CONCESSIONARIA DI PUBBLICITÀ AUTORIZZATA

N&C media Srl

Largo G. Camussi, 5 - 21013 Gallarate (VA)

Tel. + 39 0331 1783010 - www.necmedia.eu

COMITATO SCIENTIFICO DELLA RIVISTA MARITTIMA

Prof. Antonello **BIAGINI**

Ambasciatore Paolo **CASARDI**

Prof. Danilo **CECCARELLI MOROLLI**

Prof. Massimo **DE LEONARDIS**

Prof. Mariano **GABRIELE**

Prof. Marco **GEMIGNANI**

C.A. (aus) Pier Paolo **RAMOINO**

A.S. (ris) Ferdinando **SANFELICE DI MONTEFORTE**

Prof. Piero **CIMBOLLI SPAGNESI**



IN COPERTINA: Unità della I Divisione navale della Regia Marina in formazione (USMM).

MARZO 2021 - anno CLIV

HANNO COLLABORATO:

Professor Matteo Bressan

*Dottor*essa Paola Giorgia Ascani

Professor Alessandro Mazzetti

Generale di divisione (ris) Massimo Iacopi

Ammiraglio di squadra (ris) Paolo Sandalli

Contrammiraglio (ris) Michele Cosentino

Professoressa Maria Grazia Bajoni

Capitano di vascello Giosuè Allegrini

Dottor Enrico Cernuschi

Ambasciatore Maurizio Melani,

Circolo di Studi Diplomatici

Dottor Enrico Magnani

Dottor Luca Peruzzi

Contrammiraglio (ris) Ezio Ferrante

Professoressa Alessandra Mita Ferraro

Ammiraglio ispettore capo (ca) Renato Ferraro

Capitano di corvetta Danilo Ceccarelli Morolli

Editoriale

La storia d'Europa è una storia complessa poiché coincide con gran parte della storia occidentale, per secoli. Pertanto non stupisce evidenziare come la storia delle istituzioni della Comunità europea e poi dell'Unione europea (UE) esprima la «lunga marcia» del complesso pensiero politico che, dalla fine della Seconda guerra mondiale, si è sviluppato fino a creare le attuali istituzioni e con esse i meccanismi «costituzionali» e parimenti una sorta di crescente «sentire» europeo in vari piani e livelli. Oggi l'Unione europea, forte dell'adesione e partecipazione di ben 27 paesi da Nord a Sud e da Est a Ovest, ha in comune ben più di una appartenenza geografica (appunto l'Europa). Un siffatto percorso di crescita comune, di comune condivisione di esperienze e di comuni prospettive è stato, ovviamente, graduale, lento e — in certe occasioni — non privo di difficoltà. Così — è un dato di fatto — non esiste una «Costituzione» (1) europea ratificata da tutti gli Stati dell'UE, né un diritto unico europeo, né delle Forze armate europee, né una polizia, né una intelligence europea. In poche parole, sul piano del diritto internazionale, l'UE non è una federazione, nemmeno una confederazione, ma una sorta di unicum nella storia del costituzionalismo moderno, che viene definito sic et simpliciter come «organizzazione» internazionale, le cui caratteristiche, è ben noto, sono peculiari, poiché la sovranità degli Stati aderenti all'UE è chiaramente non già piena al cento per cento, ma nemmeno residuale.

Questo necessario preambolo è di sfondo per comprendere le difficoltà, ma anche i desideri, di una politica europea in materia di sicurezza e difesa e quindi con essa lo sforzo di una diplomazia europea. Gli Stati membri, benché aderenti e pronti a recepire le direttive europee nei vari settori della vita civile e quindi nei propri ordinamenti giuridici, si pongono però talvolta in un atteggiamento non propriamente entusiastico allorché si parli di difesa e sicurezza. Il motivo è molto semplice: il desiderio di non cedere la propria sovranità, da un lato, e la necessaria tutela dei singoli interessi nazionali dall'altro, provocano rallentamenti nel processo di «europeizzazione» del settore difesa e sicurezza. La NATO (2), al contrario della UE (3), proprio perché nasce come una organizzazione dalle diverse finalità (principalmente di mutua difesa), offre un appropriato termine di paragone utile a comprendere le criticità militari del problema in ambito europeo. Infatti, nonostante la lentezza che a volte caratterizza i propri processi decisionali, l'Alleanza atlantica è ben strutturata e organizzata e soprattutto è dotata di una chiara e permanente struttura di comando e controllo, logistica e operativa essenziali per proiettare le proprie forze in ogni parte del globo (4). In ambito europeo, invece, occorre evidenziare come sul piatto vi siano troppi interessi, spesso contrastanti, che hanno minato la solidificazione e cristallizzazione di una credibile struttura militare. Inoltre, a tutto ciò si accompagnano ordinamenti giuridici con ancora troppe diversità, dovute a storie diverse. Così, per esempio, se quasi tutti gli Stati europei sono dotati di una legge sul segreto di Stato o sui propri apparati di intelligence, queste norme differiscono molto da Stato a Stato membro. Egualmente, in materia di difesa, le Forze armate di ciascun paese, sono modellate — da secoli ormai — sulle esigenze di quella nazione e sono perciò anche il riflesso di tradizioni plurisecolari. A oggi, possiamo citare tra le operazioni militari e in particolari navali, più rilevanti, condotte dall'UE, le seguenti: ATALANTA, lanciata a partire dal dicembre 2008 e tuttora in corso, caratterizzata da un approccio globale alle iniziative di contrasto alla pirateria, assistendo nel

SEGUE A PAGINA 4



contempo gli Stati regionali che ne fanno richiesta a sviluppare capacità contro questo fenomeno; SOPHIA (5) conclusasi il 31 marzo del 2020, operazione militare di sicurezza marittima europea (a guida italiana) che ha operato nel Mediterraneo centrale e che aveva come obiettivo il contrasto al traffico illecito di esseri umani, nel più ampio impegno dell'UE volto ad assicurare, secondo un approccio comprensivo e integrato, il ritorno della stabilità e della sicurezza in Libia. Si è trattato del primo esempio di elevata integrazione delle componenti militari e civili (forze di polizia) europee, capace di operare in un complesso scenario internazionale rappresentato da numerosissimi attori militari e civili, governativi e non governativi. Conclusa SOPHIA, l'UE ha varato l'operazione militare aeronavale IRINI (6), sempre a guida italiana, per assicurare il rispetto delle risoluzioni del Consiglio di sicurezza dell'ONU che dal 2011 vietano il traffico di armi, da e per la Libia.

In generale, occorre tuttavia evidenziare come sulla questione della «difesa europea», le strutture comunitarie abbiano provveduto a elaborare, in primis, dei «concetti» e poi delle ulteriori strutture con connotati pratici. I passi sono stati, fino a oggi, essenzialmente politici, seppur con delle implicazioni pratiche. Per guidare il lettore, si può affermare che l'attuale visione della Politica di Sicurezza e di Difesa Comune (PSDC) (7), affermata come una esigenza del «pensiero politico» europeo, è parte integrante di un più ampio settore, ovvero quello della Politica estera e di sicurezza comune dell'Unione (PESC) gestita e promossa dall'«Alto Rappresentante per gli affari esteri e la politica di sicurezza» e dal «Servizio europeo per l'azione esterna». Possiamo citare inoltre l'iniziativa della PESCO (Permanent Structured Cooperation), ovvero la cooperazione strutturata permanente dell'Unione europea nell'ambito della Politica di sicurezza e di difesa comune, volta all'integrazione strutturale delle Forze armate di 25 dei 27 Stati membri. La PESCO è stata prevista dal Trattato di Lisbona del 2009, avviata nel 2017 e lanciata poi nel 2018 con il primo di una serie di gruppi di progetti. Dunque la tematica che in questo numero affronta la nostra Rivista è quanto mai complessa e occorre sottolineare le significative aspettative nate da parte degli Stati membri, considerando la complessità geopolitica degli ultimi anni che ha portato numerose criticità (prima fra tutte lo sviluppo del terrorismo di matrice fondamentalista islamica), ma anche il rafforzamento di necessità comuni, tra queste — appunto — la difesa e la sicurezza. Ne emerge così un quadro, quello di cui sopra, necessariamente abbozzato, denso e complesso, i cui sviluppi sono ancora tutti in fieri. La scommessa dell'Europa nei prossimi anni sarà proprio questa, ovvero la realizzazione di una reale politica europea di difesa e sicurezza e con essa lo sviluppo di una diplomazia europea. Tale processo sarà propedeutico allo sviluppo e miglioramento delle attuali capacità militari che, per essere credibili, efficienti ed efficaci, richiederanno evidentemente una più solida organizzazione strutturale supportata da sinergici e olistici processi di standardizzazione e armonizzazione. La Rivista ha avvertito l'esigenza di sottolineare tali aspetti e desidera, come sempre, essere uno strumento di veicolazione di idee e pensieri e quindi di riflessioni che sottoponiamo al lettore.

(1) Il 29 ottobre 2004 a Roma è avvenuta la firma del Trattato che si proponeva di adottare una Costituzione per l'Europa. Successivamente è iniziato il lungo processo di ratifica del testo costituzionale da parte dei paesi dell'Unione europea (la ratifica avviene o per via referendaria popolare o per via parlamentare come in Italia). In particolare, i cittadini di Francia e Paesi Bassi si sono espressi negativamente per via referendaria (Italia e Germania hanno invece approvato, nel 2005, la costituzione con voto parlamentare) congelando di fatto l'iter. Per superare la situazione è stato approvato il *Trattato di riforma* (Trattato di Lisbona) con il quale sono stati riformati i vecchi trattati europei senza tuttavia poter approvare un unico trattato come la Costituzione europea.

(2) Membri della NATO (30 paesi): Albania - **Belgio** - **Bulgaria** - Canada - **Croazia** - **Danimarca** - **Estonia** - **Francia** - **Germania** - **Grecia** - Islanda - **Italia** - **Lettonia** - **Lituania** - **Lussemburgo** - Macedonia del Nord - Montenegro - Norvegia - **Paesi Bassi** - **Polonia** - **Portogallo** - Regno Unito - **Repubblica Ceca** - **Romania** - **Slovacchia** - **Slovenia** - **Spagna** - Stati Uniti - Turchia - **Ungheria** (in grassetto i 21 paesi appartenenti anche all'UE).

(3) Membri della UE (27 paesi): Austria - **Belgio** - **Bulgaria** - Cipro - **Croazia** - **Danimarca** - **Estonia** - Finlandia - **Francia** - **Germania** - **Grecia** - Irlanda - **Italia** - **Lettonia** - **Lituania** - **Lussemburgo** - Malta - **Paesi Bassi** - **Polonia** - **Portogallo** - **Repubblica Ceca** - **Romania** - **Slovacchia** - **Slovenia** - **Spagna** - Svezia - **Ungheria** (in grassetto i 21 paesi appartenenti anche alla NATO).

(4) La NATO Response Force è la forza di risposta rapida della NATO composta da unità di terra, marittime, aeree e speciali multinazionali impiegabili in qualsiasi parte del mondo e in una vasta gamma di operazioni a diversa intensità.

(5) Fonte ministero della Difesa (difesa.it).

(6) Fonte ministero della Difesa (difesa.it).

(7) La politica di sicurezza e di difesa comune (PSDC) stabilisce il quadro per le strutture politiche e militari dell'UE per le missioni militari e civili e le operazioni all'estero. La strategia globale dell'UE 2016 definisce la strategia per la PSDC, mentre il Trattato di Lisbona chiarisce gli aspetti istituzionali e rafforza il ruolo del Parlamento europeo. La PSDC ha subito recentemente importanti modifiche strategiche e operative per soddisfare le sfide in materia di sicurezza e la domanda diffusa di maggiori risposte da parte dell'UE (Fonte Europa parlamento, www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/159/politica-di-sicurezza-e-di-difesa-comune).

DANIELE SAPIENZA

Direttore della Rivista Marittima

LE MIGLIORI SOLUZIONI PER LA ROBOTICA MILITARE

Da oltre vent'anni, **Graal Tech** studia, realizza e commercializza soluzioni innovative di **robotica sottomarina** con l'obiettivo di creare dispositivi modulari e riconfigurabili che forniscono al cliente sistemi allo stato dell'arte.

Le nostre caratteristiche e il know how maturato negli anni ci permettono di offrire ai nostri clienti un'ampia scelta di soluzioni a stock, oltre che di realizzare prototipi ad hoc, **configurati in base alle necessità del committente**.

Da anni collaboriamo con il **CSSN**, il Centro di supporto e sperimentazione Navale della Marina Militare, fornendo alcuni dei nostri AUV per sperimentazioni nell'ambito della guerra sotto la superficie. Graal Tech può vantare una ampia partecipazione in **Progetti Nazionali per la Ricerca Militare (PNRM)** attraverso i quali ha ulteriormente maturato il suo know how e la sua esperienza nell'ambito di applicazioni militari per la difesa.



graaltech.com 

**MGB 300 Mobile
Gateway Buoy**



X 300 AUV



ROBUST 300 R/AUV





La politica di sicurezza e difesa comune dell'Unione europea in Libia

La missione EUBAM e l'operazione EUNAVFOR MED IRINI



Matteo Bressan

La possibilità per l'Unione europea di avviare missioni all'esterno dei suoi confini è stata introdotta alla fine di un lungo percorso concretizzatosi solo negli anni Novanta e che ha visto progressivamente ampliarsi la base giuridica per la sua azione sulla scena internazionale. Secondo l'articolo 42 del TUE (Tratto Unione Europea), l'Unione europea può avviare missioni civili o militari, all'esterno del suo territorio «per garantire il mantenimento della pace, la prevenzione dei conflitti e il rafforzamento della sicurezza internazionale», conformemente ai principi della Carta delle Nazioni unite. Attraverso missioni e operazioni militari, l'UE può svolgere una serie di compiti che vanno dalle missioni umanitarie al peacekeeping, dalle missioni di addestramento delle Forze armate alla lotta al terrorismo. La Politica di Sicurezza e Difesa Comune (PSDC) consente all'Unione di assumere un ruolo guida nelle operazioni di mantenimento della pace, nella prevenzione dei conflitti e nel rafforzamento della sicurezza internazionale. La PSDC è parte integrante dell'approccio globale dell'UE alla gestione delle crisi e si avvale di risorse civili e militari.

Docente di Relazioni internazionali e studi strategici presso la LUMSA e la Link Campus University. Analista del NATO Defense College Foundation.



Il 31 marzo 2020 l'Unione europea ha varato l'operazione militare aeronavale «Operation EUNAVFOR MED IRINI» per assicurare il rispetto delle risoluzioni del Consiglio di sicurezza dell'ONU che dal 2011 vietano il traffico di armi da e per la Libia. Tale operazione nasce in attuazione delle risultanze della Conferenza per la Libia, tenutasi a Berlino a gennaio 2020, dove si è concordato sulla necessità di un immediato e duraturo cessate il fuoco in Libia, condizione preliminare per poter iniziare dei colloqui di pace. Nell'immagine, l'unità d'assalto anfibia della Marina Militare italiana, SAN GIORGIO, impegnata nell'operazione dal 17 luglio al 7 settembre 2020.

marittima e di *intelligence* (2). L'Unione europea ha intrapreso molte missioni all'estero, utilizzando strumenti civili e militari in diversi paesi in tre continenti (Europa, Africa e Asia), come parte della sua politica di sicurezza e difesa comune. Ogni missione dell'UE opera nel quadro di un approccio globale e in accordo e coordinamento con le delegazioni dell'UE nella stessa area e nel quadro delle politiche regionali dell'Unione. Le decisioni di spiegamento e gestione della missione sono prese dai paesi dell'UE durante il Consiglio affari esteri (3). Dal 2003, l'Unione europea ha condotto 36 fra operazioni militari e missioni civili distribuite su tre continenti. A oggi, sono in corso 17 missioni e operazioni PSDC, di cui 11 civili e 6 militari, con circa 5.000 uomini e donne dei paesi membri impiegati nei vari teatri allo scopo di supportare gli organi istituzionali dei paesi in cui operano e proiettare sicurezza e stabilità sempre nel pieno rispetto dei principi fondamentali dell'UE. Il rafforzamento delle condizioni di sicurezza nella Repubblica Centrafricana e l'applicazione dell'embargo sulle armi delle Nazioni unite alla Libia nel mar Mediterraneo (4) costituiscono le ragioni essenziali che hanno determinato il lancio delle più recenti missioni e operazioni. Per l'Italia, le aree di maggiore interesse sono i Balcani, il Mediterraneo e il Medio Oriente e il nostro paese può vantare una serie di posizioni apicali nelle missioni, come nel caso di EUBAM Libya, guidata dalla funzionaria italiana Natalina Cea e di EUNAVFOR MED comandata dall'ammiraglio Fabio Agostini. In alcuni contesti, può capitare che l'UE sia presente nello stesso paese sia con una missione civile che con una operazione militare, secondo l'approccio integrato delineato dalla strategia globale dell'UE. La strategia globale dell'UE, presentata il 28 giugno 2016 dall'allora Alto Rappresentante Federica Mogherini al Consiglio europeo, con la sua enfasi sulla questione della sicurezza, la sua ambizione in termini di autonomia strategica e il suo approccio pragmatico alla questione dell'ambiente in Europa segue una filosofia profondamente diversa rispetto alla strategia

Tra le missioni militari e quelle civili rimangono però alcune differenze di carattere organizzativo e procedurale per quanto riguarda la catena di comando e le modalità di finanziamento. Nello specifico, gli interventi con un mandato esecutivo, ovvero che prevedono un impiego attivo dello strumento militare attraverso la possibilità di confronti e combattimenti sul campo, si definiscono «operazioni» e devono fondarsi su un mandato dell'ONU (1). A monte vi è infatti una risoluzione del Consiglio di Sicurezza che definisce il quadro generale dell'intervento e l'ambito operativo dell'azione militare, legittimandolo dal punto di vista del diritto internazionale. La dimensione civile della PSDC dell'Unione ha conosciuto un considerevole sviluppo in termini di visibilità e di risorse in seguito all'approvazione del *Civilian Compact* del 2019. Il documento ha esteso il campo delle azioni civili a nuove sfide quali la migrazione irregolare, le minacce ibride, la *cyber security*, il terrorismo e la radicalizzazione, puntando anche al rafforzamento delle capacità di controllo e gestione delle frontiere, di sicurezza

europea in materia di sicurezza del 2003 (5). Gli interessi dell'Unione, delineati nella strategia del 2016, sono:

- *pace e sicurezza*, innanzi tutto dei propri cittadini e territorio, con un *focus* sul lato interno di cui quello esterno è premessa e corollario;
- *prosperità*, prerequisito per un'Unione più forte nel mondo, nel quadro dei *Sustainable Development Goals* dell'ONU;
- *democrazia*, nel senso, in particolare, dello sviluppo della resilienza delle proprie democrazie;
- *un ordine mondiale fondato sulle regole*, caratterizzato dal multilateralismo e con al centro le Nazioni unite (6).

Il documento si concentra in particolare sull'interconnessione tra sicurezza interna ed esterna dell'UE e il rafforzamento della coerenza tra la dimensione esterna e quella interna delle politiche dell'UE, con particolare riferimento agli ambiti dello sviluppo sostenibile, della migrazione, della lotta al terrorismo, della cybersicurezza e della sicurezza energetica (7).

La catena di comando e il finanziamento

Dal lancio delle prime missioni e operazioni nel 2003, l'UE ha costantemente migliorato le proprie strutture, meccanismi e strumenti per promuovere la stabilità e la sicurezza nell'area di vicinato, per contribuire a una maggiore sicurezza nell'UE. Ciò che, infatti, accade oltre i confini dell'Unione europea ha un impatto diretto sulla sicurezza dei cittadini europei. Le missioni PSDC hanno come obiettivo quello di aiutare a risolvere o prevenire i conflitti e le crisi, migliorare le capacità dei partner e proteggere l'Unione europea e i suoi cittadini. L'avvio di una missione si iscrive nelle priorità di politica estera dell'Unione, ma all'origine di tutto c'è la motivazione degli Stati. La decisione sull'avvio di una missione e sulla definizione del suo mandato spetta al Consiglio dell'UE, che deve decidere con il consenso di tutti gli Stati (unanimità). La decisione è preceduta da un'attività preparatoria (generalmente su iniziativa dell'Alto Rappresentante o di uno



Immagine che mostra un quadro delle missioni e le operazioni 2020 dell'Unione europea.

Stato membro) che coinvolge i principali attori dell'architettura istituzionale della PSDC: il Servizio europeo di azione esterna, il Comitato politico e di sicurezza (COPS, composto da ambasciatori degli Stati membri) e il Comitato militare UE (EUMC, composto dai Capi di Stato Maggiore della Difesa dei 27). Dopo la decisione del Consiglio, per l'avvio effettivo della missione è necessario che gli Stati partecipanti stabiliscano gli assetti e il personale da impiegare, impegnandosi ciascuno a dare il proprio contributo. La *force generation* è un passaggio cruciale, spesso oggetto di trattative complesse, che deve assicurare il soddisfacimento, a livello complessivo, dei requisiti operativi valutati come necessari per raggiungere gli obiettivi stabiliti. Il controllo politico sulla missione viene svolto a Bruxelles, dal Comitato politico e di sicurezza, sotto la responsabilità del Consiglio e dell'Alto rappresentante. Per quanto riguarda la catena di comando, ogni operazione ha il suo comandante operativo nominato dal Consiglio. Per le missioni effettuate congiuntamente con la NATO, nell'ambito degli accordi *Berlin plus*, il comando dalla missione è affidato al vice comandante della NATO, mentre il *force commander* è espresso dall'Unione europea. Per quanto riguarda il finanziamento delle missioni, vale il principio generale secondo il quale le spese devono essere coperte dagli Stati che ne fanno parte. Ciascun paese che partecipa alla missione deve finanziare autonomamente gli assetti e il personale che vengono impiegati. Da questa regola è esclusa una piccola quota di spese (mediamente tra il 5 e il 15% dei costi complessivi) che vengono considerati come costi comune della missione. Tali costi vengono finanziati collettivamente dagli Stati membri, in base al loro prodotto interno lordo, sempre però fuori dal bilancio comune, secondo un metodo di ripartizione, «meccanismo Athena», istituito nel 2004 (8).

La missione EUBAM Libya

Nell'ambito dell'approccio olistico, perseguito dalla comunità internazionale alla crisi libica, l'Unione europea può rivestire un ruolo centrale in termini di contributo alla stabilizzazione e alla ripresa della Libia. La missione European Union Border Assistance Mission in Libya (EUBAM) istituita il 22 maggio 2013 dal

Consiglio europeo, risponde alle esigenze di assistenza e formazione del personale libico — con moduli addestrativi e attività di consulenza — e di fornire alle amministrazioni libiche la consulenza strategica e le capacità richieste per la gestione integrata delle frontiere terrestri, marittime e aeree del paese in linea con gli standard e le pratiche internazionali (9). Oltre al supporto per la gestione delle frontiere, la missione fornisce assistenza alle autorità libiche nella creazione delle strutture statuali di sicurezza in Libia, nei settori dell'applicazione della legge, della giustizia penale, al fine di contribuire agli sforzi volti a smantellare le reti della criminalità. A tal riguardo EUBAM Libya:

- sostiene l'elaborazione di una strategia di gestione integrata delle frontiere, nonché di una strategia per la sicurezza marittima;
- sostiene lo sviluppo di capacità di polizia;
- sostiene la riforma istituzionale, fornisce assistenza nella pianificazione strategica del ministero della Giustizia;
- sostiene il coordinamento strategico tra i donatori e l'attuazione dei progetti in risposta alle esigenze libiche nei settori della gestione delle frontiere, dell'applicazione della legge e della giustizia penale.

La protezione e la promozione dei diritti umani è un principio centrale di EUBAM. La Missione applica l'inclusione di genere in tutte le sue attività. EUBAM opera dal suo quartier generale a Tripoli e mantiene un ufficio a Tunisi dove ha operato in passato a causa delle incerte condizioni di sicurezza in Libia. La partecipazione a EUBAM Libya è al momento limitata agli Stati membri dell'UE, ma accordi sono stati sottoscritti con altri paesi extra EU per la partecipazione del loro staff ad alcune attività della missione. A oggi la missione conta un organico di 65 esperti internazionali, più lo staff locale, provenienti da 13 Stati membri distribuiti tra Tunisi e Tripoli. EUBAM è complementare alla missione delle Nazioni unite (UNSMIL), istituita nel 2011 su richiesta delle autorità libiche per sostenere le nuove autorità di transizione del paese nei loro sforzi postbellici e ha siglato lo scorso novembre un accordo con EUNAVFOR MED IRINI per la fornitura di assistenza logistica e organizzativa in vista della futura formazione della Guardia costiera e della Marina Libica (10). Il mandato della

missione scade il 30 giugno 2021 e dovrebbe essere rinnovata per un periodo di due anni. La missione EUBAM, guidata dal 1° febbraio 2021 dalla funzionaria italiana Natalina Cea, ha una valenza cruciale per il controllo dei confini libici e dunque per il tema della sicurezza nazionale italiana collegato all'immigrazione (11).

L'operazione EUNAVFOR MED IRINI

L'operazione EUNAVFOR MED IRINI, lanciata il 31 marzo 2020 con la Decisione del Consiglio europeo 472/2020, nasce con il compito principale di implementare l'embargo delle Nazioni unite nei confronti della Libia, sulla base delle Risoluzioni del Consiglio di Sicurezza 1970 (2011), 2292 (2016) e 2526 (2020). Il mandato dell'operazione include tre compiti secondari: il monitoraggio dei traffici illeciti di petrolio e suoi derivati; l'addestramento e monitoraggio della Guardia costiera e della Marina Militare libica e il contributo allo smantellamento del modello di business dei trafficanti di esseri umani. Quest'ultimo compito viene svolto con mezzi aerei. IRINI sostituisce, con un diverso mandato, la precedente operazione Sophia, attiva dal 2015 al 2020. L'avvio di IRINI segna un cambiamento significativo della presenza dell'UE nel Mediterraneo in particolare, la precedente operazione Sophia, era mirata principalmente al contrasto del traffico illecito di esseri umani e secondariamente nel dare un contributo al ritorno della stabilità e della sicurezza in Libia (principalmente attraverso un sostegno alla Guardia costiera e Marina libiche e dando un contributo all'embargo di armi da e per la Libia). Con IRINI, invece, l'Unione ha portato in primo piano l'obiettivo di contribuire alla pacificazione della Libia attraverso un deciso embargo alle armi e secondariamente contrastare il traffico illecito di esseri umani e il sostegno alla Guardia costiera e Marina libica. A tal riguardo occorre evidenziare come l'embargo delle armi sia stato già sancito dalle Nazioni unite fin dall'inizio della crisi libica nel 2011 ma, essendoci ad attuarlo solo Sophia, l'afflusso di armi in Libia non ha nel frattempo subito riduzioni significative. Il tema è tornato d'attualità in occasione della Conferenza di Berlino del 19 gennaio 2020 che, anche alla luce dell'*escalation* militare in Libia, aveva segnato una certa ripresa dell'iniziativa diplomatica multilaterale, nonostante i diversi sostenitori avessero differenti agende rispetto al



Immagini che ritraggono personale impegnato nell'operazione EUNAVFOR MED IRINI. Nella pagina accanto: il Predator B, veicolo aereo senza equipaggio in grado di operazioni di volo controllate o autonome a distanza (operationirini.eu).

dossier libico (12). A fronte di un complesso processo di generazione delle forze, aggravato anche dalla pandemia in atto, il 10 settembre 2020 l'Operazione ha conseguito la *Full Operational Capability*. L'Operazione guidata dall'ammiraglio Fabio Agostini, sebbene risenta della perdurante limitazione in termini di assetti sia marittimi, sia aerei disponibili continuativamente, ha conseguito sino a oggi risultati significativi in termini di ispezioni condotte, raccolta di informazioni e di effetto deterrente, sia sul traffico di armi, sia su quello di petrolio. Le più di 1.900 investigazioni a mercantili in transito, le 67 visite consensuali (*friendly approaches*) a bordo di mercantili, i 6 abbordaggi effettuati sulla base di «fondati motivi» confermano la capacità di produrre un effetto deterrente dell'operazione IRINI e la sua imparzialità (13). La presenza in mare degli assetti dell'Operazione contribuisce inoltre ad accrescere la sensazione di sicurezza, nell'area d'operazioni, per il naviglio commerciale. Nonostante alcuni significativi progressi, su tutti il cessate il fuoco del 23 ottobre 2020 e le elezioni sotto l'egida dell'ONU delle figure di vertice del governo provvisorio che guiderà la Libia alle elezioni del 24 dicembre del 2021, il ruolo e le azioni definite dal presidente del Comitato militare dell'Unione europea, generale Claudio Graziano, «*al di fuori del quadro delle relazioni internazionali di Turchia e Russia*» (14) potrebbero far deragliare il processo di stabilizzazione della Libia intrapreso con il supporto della comunità internazionale. La finestra temporale offerta dal cessate il fuoco e dall'autorità provvisoria che guiderà il paese alle elezioni, 10 anni dopo la caduta di Muammar Gheddafi, potrebbe essere sfruttata dall'Unione europea tramite l'esperienza maturata dall'operazione IRINI e la



conoscenza dell'ambiente libico per offrire un contributo al monitoraggio del cessate il fuoco. Al fine di rafforzare il regime sanzionatorio di chi infrange l'embargo sulle armi in Libia, in seno al Consiglio di Sicurezza dell'ONU, l'Unione dovrà compiere un ulteriore sforzo in termini di maggiore pressione politica affinché alle violazioni monitorate e denunciate facciano seguito le opportune sanzioni del caso. Sarà inoltre fondamentale mantenere e rafforzare la coesione dei paesi dell'Unione europea nel sostenere politicamente l'operazione IRINI e nel fornire gli assetti necessari e l'*intelligence* per poter adempiere correttamente al mandato conferito dal Consiglio. Non sfugge infine, come sembrano prefigurare le prime di-

chiarazioni dell'amministrazione Biden, che la postura statunitense rispetto al ruolo dei combattenti stranieri in Libia potrebbe decisamente cambiare rispetto a quanto visto durante l'amministrazione Trump. Recenti immagini satellitari della Società Matrax, rilanciate da un'inchiesta della *CNN*, confermano la presenza di una serie di infrastrutture realizzate sia per supportare una strutturata presenza navale turca nel porto di Al-Khums, sia per consentire alla Wagner, lo strumento della guerra ibrida di Mosca in Libia, di proteggere attraverso fortificazioni e trincee l'LNA (Libyan National Army) da una possibile offensiva di terra. Secondo un funzionario dell'*intelligence* statunitense la trincea, che si estende per circa 70 km da Sirte alla base aerea di Al-Jufra, confermerebbe la volontà russa di restare a lungo in Libia (15). Una condizione che potrebbe alterare lo stesso equilibrio strategico nel fianco sud della NATO e che, auspicabilmente, dovrà determinare una necessaria e maggiore cooperazione tra l'Unione europea e la NATO per far fronte alle sfide provenienti dal quadrante del Mediterraneo. ↴

NOTE

(1) *Le missioni militari dell'Unione europea*, XVII Legislatura, Servizio studi del Senato, giugno 2020 n.84.

(2) Pirozzi N., *L'Europa civile: le missioni UE e il contributo dell'Italia*, Affari Internazionali, 29/07/2019 <https://www.affarinternazionali.it/2019/07/europa-civile-missioni-italia/>.

(3) *Military and civilian operations*, EEAS, Brussels 5/03/2019 https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/430/military-and-civilian-missions-and-operations_en.

(4) *EU CSDP missions and operations*, EEAS, Brussels 26/08/2020 https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/83616/eu-military-operations-and-civilian-missions_en.

(5) *Politica estera: obiettivi, strumenti e risultati conseguiti*, Note tematiche sull'Unione europea, Parlamento europeo, 12/2020 <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/158/politica-estera-obiettivi-strumenti-e-realizzazioni>.

(6) *Dossier del Servizio Studi e del Servizio delle Commissioni sull'Atto comunitario n. 205. Una strategia globale per la politica estera e di sicurezza dell'Unione europea*, XVII Legislatura – Dossier n.375 https://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/17/DOSSIER/0/990802/index.html?part=dossier_dossier1-frontespizio_front01.

(7) *Riunione della Commissione Affari esteri del Parlamento europeo (AFET), Bruxelles, 8 novembre 2016*, Servizio Studi del Senato della Repubblica, XVII Legislatura – Dossier n.39 https://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/17/DOSSIER/0/993772/index.html?part=dossier_dossier1.

(8) *Le missioni militari dell'Unione europea*, XVII Legislatura, Servizio studi del Senato, giugno 2020 n.84.

(9) *EU Border Assistance Mission in Libya (EUBAM)*, EEAS, https://eeas.europa.eu/csdp-missions-operations/eubam-libya_en.

(10) *EUNAVFORMED IRINI and EUDEL Libya signed an important Administrative Arrangement*, EUNAVFOR MED Operation IRINI, 11/12/2021 <https://www.operationirini.eu/eunaformmed-irini-eudel-libya-signed-important-administrative-arrangement/>.

(11) Michelin F. *Chi è Natalina Cea, alla guida della missione UE per le frontiere libiche*, Formiche, 15/01/2021 <https://formiche.net/2021/01/natalina-cea-eubam-italia-libia/>.

(12) *Le missioni militari dell'Unione europea*, XVIII Legislatura, Servizi Studi del Senato della Repubblica, giugno 2020, n.84.

(13) Dati aggiornati al 17/02/2021, <https://www.operationirini.eu/>.

(14) Nigro V., *Turchia e Russia in Libia sono un problema – Europa ferma in passato, l'Italia può attivarsi*, la Repubblica, 16/02/2021.


(15) Walsh N. P. e El Sirgany S., *Foreign fighters were meant to leave Libya this week. A huge trench being dug by Russian-backed mercenaries indicates they plan to stay*, *CNN*, 22/01/2021 <https://edition.cnn.com/2021/01/22/africa/libya-trench-russia-intl/index.html>.

PSDC e politica di vicinato

La vocazione diplomatica dell'Unione europea

Paola Giorgia Ascani

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.



La proiezione esterna, internazionale, dell'Unione europea si fonda su tre valori codificati nel Trattato sull'Unione europea (TUE). Art. 2, *«rispetto della dignità umana, della libertà, della democrazia, dell'uguaglianza, dello Stato di diritto e del rispetto dei diritti umani»*, art. 3, par.5, *«nelle relazioni con il resto del mondo l'UE contribuisce alla pace, alla sicurezza, allo sviluppo sostenibile della Terra, alla solidarietà e al rispetto reciproco tra i popoli (...), e alla rigorosa osservanza e allo sviluppo del diritto internazionale, in particolare al rispetto dei principi della Carta delle Nazioni unite»*, art. 21, par.1, *«l'azione dell'Unione sulla scena internazionale si fonda sui principi che ne informano la creazione, lo sviluppo e l'allargamento e che essa si prefigge di promuovere nel resto del mondo: democrazia, Stato di diritto, universalità e indivisibilità dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, rispetto della dignità umana, principi di uguaglianza e di solidarietà e rispetto dei principi della Carta delle Nazioni unite e del diritto internazionale»*. Dal Manifesto di Ventotene (1941-44) in poi, l'Europa ha sancito la propria vocazione in tema di prevenzione dei conflitti violenti.

«La PSDC (Politica di Sicurezza e Difesa Comune) assicura il rafforzamento della collaborazione e della solidarietà fra Stati membri anche dal punto di vista militare» (Fonte immagine: [wikimedia.org](https://www.wikimedia.org)).

National Human Rights Institutions



Rapporto sul rispetto dei diritti umani in Europa (apiceuropa). Nella pagina accanto: in alto, il logo dell'Azione Esterna UE (ispionline); in basso: il Trattato di Maastricht, firmato il 7 febbraio 1992 ed entrato in vigore il 1° novembre 1993 (europarl.europa.eu).

Persuasa, *in radice*, dell'efficacia di esportare valori quali cooperazione allo sviluppo, diplomazia, politiche per la tutela dei diritti umani, prestazioni di aiuto umanitario, l'UE è, a oggi, il punto di riferimento della comunità internazionale diplomatica che può fare la differenza nelle aree di crisi. Il potenziale europeo risiede in questa capacità di apprestare politiche di risoluzione pacifica delle dispute. L'attenzione primaria e inderogabile alle norme di diritto internazionale nel condurre mediazioni e negoziati neutrali al fine di trovare sbocchi pacifici alle controversie, è l'obiettivo dichiarato negli indirizzi politici europei per prevenire l'eventuale *escalation* verso l'apertura di conflitti veri e propri. All'uopo, l'UE possiede un'ampia gamma di misure e strumenti operativi. I caposaldi dell'azione politica, contenuti nei Trattati istitutivi, consentono all'UE di proiettare la propria forza istituzionale (con metodi militari e civili) non solo in paesi limitrofi, ma anche in aree critiche molto lontane. Su di essi si fonda la partecipazione alle molteplici operazioni di politica di sicurezza comune e difesa, nonché alle missioni internazionali di *peacekeeping* e *peace-building* di cui, in svariate occasioni, è stata anche forza propulsiva.

La PSDC come declinazione operativa della politica esterna UE

La concretizzazione delle potenzialità di una matura politica estera in grado di far affermare l'Europa come protagonista della diplomazia sulla scena internazionale è avvenuta con l'entrata in vigore del Trattato di Lisbona (1° dicembre 2009), vero punto di svolta che ha dotato l'UE di nuovi strumenti giuridici e ha avviato il perfezionamento di figure istituzionali chiave, già esistenti in materia. La PESC - Politica Europea di Sicurezza Comune, rappresenta lo strumento principale con cui costruire una lungimirante e fattiva politica di valori di pace, tutela dei diritti umani, democrazia, in cui sono confluiti, per mezzo del Trattato di Lisbona, i principi cardine e le innovazioni che avevano trovato ambito nel *Trattato che istituisce una Costituzione per l'Europa*, firmato nel 2004 e mai venuto alla luce. Il Trattato di Lisbona, per ottenere il rafforzamento sul piano internazionale dell'azione estera europea e tradurre la politica di sicurezza comune e di difesa in azioni più coerenti e visibili, *in primis*, ha attribuito personalità giuridica unica all'UE (art. 47 TUE come modificato dal Trattato di Lisbona). Così la PESC, malgrado pos-

sedesse *in nuce* le potenzialità e i metodi intergovernativi odierni, ha cessato di essere l'arma spuntata rivelatasi fin dalla sua prima introduzione nel 1993, quale secondo dei *tre pilastri* introdotti a Maastricht. Le criticità non erano nel contenuto, quanto piuttosto nel metodo. L'obbligo di agire tenendo separate le materie riguardanti la PESC da quelle di diritto comunitario o di giustizia e affari interni espresse negli altri pilastri, nonostante le numerose implicazioni reciproche, paralizzava, di fatto, qualsiasi azione esterna. Nella PESC attuale è stata superata questa *impasse* con un processo di osmosi interdisciplinare.

Il carattere dell'odierna politica esterna UE, deve proprio al complesso insieme di scelte trasversali che ne caratterizza la sua attuazione, la sua altissima efficacia. Si deve al Trattato di Maastricht anche l'idea di una stretta cooperazione tra Stati membri. Il TUE nacque nel periodo storico condizionato dal conflitto jugoslavo e dalla fine della Guerra Fredda successiva alla caduta del Muro di Berlino, che evidenziarono una forte mancanza di sicurezza sia verso l'esterno, che verso l'interno. L'intensificazione di una politica comune tra gli Stati membri apparve subito l'unica soluzione idonea a superare le divisioni interne che indebolivano l'Unione anche verso l'esterno. Da qui, derivò la gestione collettiva e intergovernativa della sicurezza e politica estera arrivata ai giorni nostri. L'intuizione strategica, codificata in via definitiva nel Trattato di Lisbona (2009), fece una prima embrionale apparizione già nel Trattato di Amsterdam (1997), e fu un passo decisivo anche per la nascita della Politica Estera di Difesa Comune (PESD). Costola della politica di sicurezza comune, quest'ultima realizzava finalmente lo scopo di una gestione europea, civile e militare, delle crisi e della prevenzione dei conflitti internazionali.



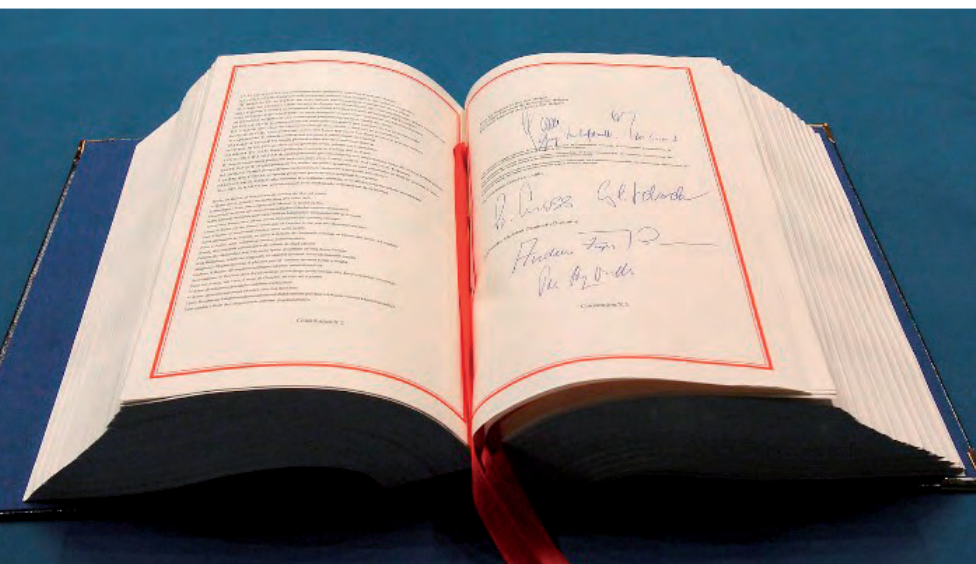
Dopo Amsterdam, nel Consiglio europeo di Colonia (giugno 1999), fu superato l'ultimo ostacolo, sancendo che la formulazione di una politica di difesa europea non avrebbe interferito con la conduzione sovrana della politica di sicurezza e difesa di taluni Stati membri, parimenti non sarebbe stata incompatibile con le politiche difensive sancite dalla NATO, dando così il via libera al percorso definitivo di formulazione normativa, avven-

nuto poi col Trattato di Lisbona, che ha ridefinito i contorni e il nome della PESD in quello attuale di Politica di Sicurezza e Difesa Comune (PSDC). Le norme principali sull'azione esterna dell'UE, declinate nella PESC, sono contenute nel *Titolo V del Trattato sull'Unione Europea - TUE*, e nella *Parte V del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea - TFUE* (articoli 205-222; articoli 346-347), e in entrambi i casi si tratta dei principi fondanti, cui è stato aggiunto il *modus operandi* per l'attuazione, senza alterazioni a opera del Trattato di Lisbona, che li ha recepiti. Le due politiche (PESC E PSDC) costitutive l'azione esterna europea, seppur espressione della stessa finalità di tutela della sicurezza esterna, si differenziano quanto a norme e procedure (contenute nello specifico della PSDC negli articoli 21-46 TUE), che poi si interfacciano grazie all'introduzione del principio di *coerenza*, che imprime unità ai vari settori dell'azione esterna e a questi con le altre politiche e istituzioni comunitarie. In buona sostanza, i criteri cui si ispira la PESC guidano i singoli Stati membri ad azioni leali, di solidarietà reciproca e sostegno attivo alla politica comune (art. 24.3 TUE), mentre nel caso della PSDC, dal punto di vista opera-

tivo, pur ribadendo la clausola di salvaguardia delle azioni autonome degli Stati membri in tema di difesa e politica di sicurezza, fissano i principi e dettano le regole della compatibilità con gli accordi di appartenenza alla NATO (art. 42.2 TUE). L'armonizzazione finale raggiunta dalle norme di azione esterna nel complesso, prova che, in questi decenni, si è lavorato costantemente, riuscendo a portare l'azione esterna UE ad avere una fisionomia più inclusiva, multilaterale e coerente così da attenuare le tendenze egoistiche, e disgreganti, dei governi nazionali. Va da sé che una gestione unitaria



Josep Borrell, Alto rappresentante dell'Unione per gli Affari Esteri e la politica di sicurezza (ec.europa.eu). A sinistra: il Trattato di Lisbona, firmato il 13 dicembre 2007 ed entrato ufficialmente in vigore il 1° dicembre 2009 (europarl.europa.eu).



delle operazioni difensive è più efficace sia sotto il profilo decisionale interno, che sotto quello internazionale, per questo la PSDC assicura il rafforzamento della collaborazione e della solidarietà fra Stati membri anche dal punto di vista militare, con l'introduzione della clausola di difesa reciproca e solidarietà collettiva (articoli 42, par.7 TUE, 222 TFUE). Sotto questo aspetto, il Trattato amplia anche il novero delle missioni che l'UE può attuare, partendo dalle *Missioni di Petersberg*, (*Petersberg Talks*, istituiti nella dichiarazione omonima, nel giugno 1992, dal Consiglio dell'Unione europea occidentale - UEO e confluite nel Trattato di Amsterdam del 1999). Al tempo, gli Stati membri dell'UEO dichiararono, fra gli altri impegni presi in materia di disarmo, missioni di consulenza e assistenza militare, di concedere all'Unione e alla NATO e all'UE, le unità militari delle proprie FF.AA. convenzionali per

missioni di prevenzione e stabilizzazione al termine dei conflitti (*peace-building*, *peace-enforcement*). Questo impegno realizzava, finalmente, un'effettiva capacità operativa, anche europea, nella gestione dei mezzi militari e civili e un conseguente impegno reale al *peacekeeping*, alla prevenzione dei conflitti e al rafforzamento della sicurezza internazionale, secondo i principi della Carta delle Nazioni unite.

L'Alto Rappresentante dell'Unione per gli Affari Esteri e la politica di sicurezza

L'ulteriore novità introdotta dal Trattato di Lisbona per la PESC, con ogni evidenza, è stata l'istituzione dell'*Alto Rappresentante dell'Unione (AR) per gli Affari Esteri e la politica di sicurezza*, chiamato a incarnare le materie di politica estera e sicurezza comune e, talvolta, a fare le veci del Vice Presidente della Commissione europea (VP), nonché presiedere il Consiglio degli Affari Esteri. L'AR/VP, coadiuvato dal Servizio Europeo per l'azione

Esterna - SEAE (istituzione a carattere esecutivo delle sue funzioni in materia di PSDC), rappresenta l'UE nel dialogo politico con i paesi terzi, in seno alle organizzazioni e conferenze internazionali, ha potere di iniziativa, condiviso con gli Stati membri, in seno al Consiglio per l'avvio delle missioni e la PSDC (art. 42,4 TUE). Le figure istituzionali dell'AR/VP e del SEAE, sono oggi fondamentali soprattutto nella gestione delle crisi in paesi e regioni ad alto rischio di conflitto, nelle quali sono chiamati a promuovere i principi dell'UE, impegnandosi per il consolidamento della pace, della stabilità e dello Stato di diritto. Per questo il SEAE ha in seno strutture strettamente operative come, fra le molteplici: a) il Comitato militare (EUMC), b) lo Staff militare - *Military Staff*, c) il Dipartimento per la gestione delle crisi e la pianificazione (CMPD), d) la Capacità di pianificazione e condotta civile (CPCC). La Divisione per la politica di sicurezza e la prevenzione dei conflitti è incaricata della complessa attività di non proliferazione, prevenzione dei conflitti, costruzione della pace, mediazioni e sanzioni in collaborazione col Centro di *intelligence* (INTCEN). Questo, rafforzato progressivamente a partire dagli attentati dell'11 settembre 2001, è stato ritenuto fondamentale per garantire un efficace coordinamento con l'*East Strat-Com Task Force*, creata nel 2015 per contrastare le campagne di disinformazione esportate dall'area orientale, garantendo un piano d'azione basato sulla comunicazione strategica, in analogia alle strutture di lotta alle minacce ibride in ambito NATO. Uno dei grandi vantaggi del SEAE è quello di essere diviso in Direzioni per settori geografici, che permette all'Ufficio di coprire ogni parte del mondo, in modo da intervenire tempestivamente in risposta alle crisi di PSDC. È dotato altresì di uno Stato Maggiore che accentra le competenze militari collettive, e fornisce consulenza all'AR su questioni militari e di sicurezza, sottolineando la propria vocazione esecutiva e logistica in campo difensivo.

La Politica Europea di Vicinato - PEV

L'accentramento dei poteri di iniziativa e gestione nell'AR/VP e nel SEAE ha evidentemente depauperato il ruolo della Commissione europea in tema di PESC/PSDC, prima esplicito tramite la Direzione Generale per le Relazioni Esterne -DG RELEX, ormai obsoleta

dopo Lisbona. Il settore dell'azione esterna nel quale la Commissione europea ha mantenuto una riserva di gestione, seppur condivisa con il SEAE, è la Politica Europea di Vicinato (PEV). L'art. 8, par. 1 del TUE, modificato dal Trattato di Lisbona, conferisce alla PEV una connotazione giuridica nello «*sviluppare con i paesi limitrofi relazioni privilegiate al fine di creare uno spazio di prosperità e buon vicinato fondato sui valori dell'Unione e caratterizzato da reazioni strette e pacifiche basate sulla cooperazione*». La sistematica della previsione, che la pone al di fuori del corpo di norme sulla PESC, fa ritenere, a ragione, che si tratti di una disciplina che i legislatori abbiano voluto separare dall'azione esterna dell'Unione, malgrado nella prassi politica sia un'attività difficilmente affrancabile da essa e dal SEAE, che ne svolge molti compiti. La PEV è separata anche dalle norme relative al *processo di allargamento* (1), ma di fatto non vi si contrappone, né pregiudica l'attuazione di eventuali relazioni intraprese in tal senso. L'approccio UE alla gestione dei rapporti con paesi geograficamente vicini, nasce nel 2004 a seguito della comunicazione, *Wider Europe - Neighbourhood: a new Framework for Relations with our Eastern and Southern Neighbours*, adottata dalla Commissione europea per trattare le relazioni future con i paesi dell'area geografica a est e a sud, che portò all'inserimento di ben 10 Stati orientali nell'UE. A oggi, sono 16 i paesi che hanno rapporti con l'UE regolati dalla PEV, allo scopo di accrescerne la prosperità, stabilità e sicurezza quali condizioni primarie per promuovere la democrazia consolidata e uno sviluppo economico esclusivo, garantendo al contempo la sicurezza nelle aree territoriali più prossime all'UE o, sebbene più distanti, a essa legata da interessi comuni. Prima del Trattato di Lisbona, la Politica di vicinato era realizzata dalla citata DG RELEX tramite accordi misti, oggi, oltre a essere cambiato l'attore esecutivo, che è il SEAE con l'AR/VP e non più la Commissione europea, le azioni PEV prevedono altro tipo di intese plasmate sulle esigenze del paese terzo destinatario. L'approccio è multidimensionale, spesso affiancato da programmi di partenariato e cooperazione pluriennali che puntano a realizzare rapporti specifici di lunga durata, e instaurino relazioni pacifiche e amichevoli lungo i confini, garanti di una stabilizzazione in termini politico-economici e di sicurezza. La PEV si iscrive così in modo

coerente nel concetto di azione esterna consolidatosi a Lisbona. Ovviamente, per concretizzare i propri obiettivi con accordi mirati, deve nascere come strumento flessibile e plasmabile a seconda delle esigenze dei paesi destinatari e dei mutamenti politico-istituzionali che si verificano nel corso del tempo. Questo ha fatto sì che abbia subito, e subisca periodicamente, processi di revisione che la mantengano fedele agli obiettivi e in grado di calibrare gli strumenti per ottenerli. Una tra le revisioni più significative è stata quella del 2011, a seguito delle vicende legate alle *primavere arabe*, che hanno dato un forte impulso all'esigenza di promuovere i valori democratici di rispetto dei diritti umani e dello Stato di diritto nell'area mediterranea. In questa occasione l'UE ha lanciato il programma incarnato nel principio c.d. *more to more (più progressi, più aiuti)*, ovvero dare un sostegno maggiorato a quei paesi più virtuosi nel portare avanti l'impegno di realizzare riforme democratiche. La revisione del 2019 ha evidenziato i progressi democratici raggiunti nella regione Medio Oriente-Nord Africa, ed è sfociata in una Risoluzione (2) che conteneva il programma futuro per il consolidamento dei risultati e la realizzazione di ulteriori riforme economiche, democratiche e sociali per l'area. È chiaro che la PEV è anche dotata di un sostegno economico per finanziare le operazioni da porre in essere, ugualmente contemplato dal punto di vista giuridico, nel Titolo V TUE (azione esterna), artt. 206, 207 (politica commerciale) e 216-219 (accordi internazionali) del TFUE. Gli atti giuridici con cui la PEV realizza gli obiettivi sono accordi di partenariato e

cooperazione - APC, e accordi di associazione - AA, c.d. *action plans*, ovvero documenti politici che cristallizzano le relazioni presenti e future tra le parti e definiscono, nel dettaglio, gli obiettivi finali e intermedi da raggiungere. Nei *piani di azione* sono altresì indicati il piano di riforme e le priorità da realizzare nel medio termine (entro i 5 anni) stilati in base alle esigenze e interessi di ciascun *partner*, secondo principi democratici, di equità e inclusione sociale, che possano favorire la maggior integrazione economica possibile, una buona *governance*, e una circolazione transfrontaliera più sicura delle persone. L'idea di prestare un sostegno ai paesi limitrofi rientra nella più ampia Strategia Globale dell'Unione europea per la Politica Estera e di Sicurezza (EUGS) lanciata nel 2016 dall'Alto Rappresentante al fine di codificare le nuove esigenze emerse a seguito dei cambiamenti internazionali che hanno evidenziato la necessità di aggiornare le strategie di sicurezza risalenti al 2003. La questione dell'ambiente è tra le novità di maggior pregio che rispecchiano questo cambiamento, seguono poi il conseguimento di una solida autonomia strategica e una nuova enfasi sulla sicurezza, in riferimento agli Stati a est e sud dell'UE. A seguito della nuova EUGS, l'Alto Rappresentante ha anche rielaborato il piano di attuazione di PSDC, da monitorarsi annualmente per consolidare i risultati ottenuti. La modifica ha introdotto tre priorità: un'augmentata capacità di reazione alle crisi e ai conflitti esterni, lo sviluppo delle capacità dei *partner*, e una più elevata protezione dell'Unione e dei suoi cittadini.

PEV e partner meridionali. Il problema della governance nel Mediterraneo

Anche la PEV relativa ai partner meridionali, si attua tramite politiche bilaterali con ciascuno dei paesi, nonché



Agenda per il Mediterraneo dell'Unione europea (green report). A fianco: logo del Processo di Barcellona noto anche come Partenariato euromediterraneo (enicbmed.eu). Nella pagina accanto: logo dell'Unione per il Mediterraneo (ascame.org).





Union for the Mediterranean Union pour la Méditerranée الإتحاد من أجل المتوسط

un programma d'insieme che si traduce nella cooperazione regionale denominata Unione per il Mediterraneo, composta da UE e 15 paesi mediterranei del Nord Africa, Medio Oriente ed Europa sud-orientale (3). Anche in questo caso le norme di riferimento sono in parte le stesse che disciplinano la PESC/PSDC, in generale (art. 8 TUE, Titolo V TUE, azione esterna, articoli 206, 207 e 216-219 TFUE), mentre gli strumenti giuridici con cui l'UE attua le politiche di partenariato meridionale, sono *accordi di associazione*. Rientrava in questa categoria anche un accordo con la Siria, rimasto inevitabilmente travolto dalla violenza che dal 2011 infiamma il paese, così come i negoziati per un accordo quadro UE-Libia, sono rimasti sospesi nel 2011 e mai ripresi, risucchiati dalle vicende politiche e belliche seguite al crollo del regime e oggi sostituiti dalle missioni operative di cooperazione.


Conclusioni

Numerosi fattori impediscono una regolare applicazione della PEV nell'area mediterranea, che appare sempre più come il più consistente banco di prova dell'efficacia e della tenuta della politica estera di sicurezza europea e dell'azione esterna a essa collegata. Nel bacino mediterraneo, l'UE è già impegnata in missioni e operazioni volte a stabilizzare il clima politico e a creare le condizioni per ritrovati equilibri che impediscano ad altri attori ben più lontani, quali Cina e Russia, di invadere lo scenario. Le scoperte di gas e le rivendicazioni territoriali degli Stati rivieraschi hanno riaperto vecchie tensioni e aperto nuovi spazi di conflitto che stanno complicando la via per una soluzione pacifica. Il ruolo turco sta impedendo, sotto diversi punti di vista, l'impegno di *de-escalation* portato avanti dall'UE in via per lo più diplomatica, poiché l'atteggiamento conflittuale,

non permette di attuare una *governance* economica ed energetica locale di cui beneficerebbero non solo i paesi regionali, ma anche quelli oltre l'area. D'altra parte pensare di comporre l'unità nella regione euro-nordafricana, escludendo la Turchia, è utopico posto che è crocevia di gran parte dei fitti intrecci economici e politici locali. In questo senso, la vocazione negoziale e mediatrice dell'UE, che ha dato impulso alla presente riflessione, può fare la differenza, soprattutto per mano di paesi come l'Italia, che è parte, contemporaneamente, dell'EMGF (East Mediterranean Gas Forum) e dell'Unione per il Mediterraneo. Il ruolo diplomatico potrebbe essere risolutivo nell'evidenziare come le problematiche che oggi sono motivo di contesa, cambiando visuale, potrebbero diventare risorse per consolidare interessi comuni e metterli a sistema, creando cooperazione e disinnescando le tensioni attuali che, nel permanere delle cose, sarebbero irreversibili. Tale ruolo è ancor più cruciale e necessario se letto nell'ottica di disimpegno degli Stati Uniti, i quali puntano sull'integrazione regionale per scongiurare una perdita di controllo dell'area che li costringerebbe ad abbandonare l'ipotesi di un sistema locale di sicurezza regionale parallelo alla NATO. Il progetto di uno spazio mediterraneo comprensivo, che guardi all'Asia occidentale e all'Africa orientale, solleverebbe gli Stati Uniti, già impegnati nelle politiche dell'indo-pacífico. L'EMGF potrebbe diventare l'unico *forum* rilevante per la cooperazione energetica, politico-economica e commerciale in grado di dialogare con UE e NATO, così da mantenere l'equilibrio geopolitico nel Mediterraneo orientale, contenendo la cupidigia russo-cinese. Il Mediterraneo si è trasformato, negli ultimi anni, in una palestra di esperienze e strategie politiche condotte da attori interni, UE, e attori esterni al bacino, così come endogene ed esogene sono le dinamiche che lo agitano, con il rischio di ricadute su tutta l'Unione. Pertanto, per l'UE il bacino mediterraneo è un terreno di grandi opportunità, oppure di tragici scenari. Certo è che l'opzione che prevede l'uso della forza è l'unica che non porterebbe a soluzioni definitive posto che nessuno degli attori in gioco possiede *chances* sufficienti a dominare l'eventuale conflitto. Ecco perché l'opzione diplomatica è l'unico modo per risolvere le tensioni e



La Commissione europea e l'Alto Rappresentante per gli Affari Esteri e la politica di sicurezza hanno impostato le basi per una nuova strategia con l'Africa (issafrica.org).

l'Unione, che ne è portatrice, è l'unica candidata con le carte in regola a raggiungere le soluzioni auspiccate. La tradizione europea di politica estera evidenziata, e calibrata nel corso degli anni con un convinto multilateralismo, è oggi l'unica a offrire una gestione adeguata della crisi e una cooperazione che porti stabilità duratura nel Mediterraneo. 

NOTE

(1) L'art. 49 TUE stabilisce quali Stati possono presentare domanda di adesione. L'art. 2 TUE descrive i valori fondamentali dell'UE. Qualsiasi paese europeo che rispetti i valori dell'UE contenuti nel trattato sull'Unione europea (art. 2 TUE) e si impegni per la loro promozione può chiedere di diventare membro dell'UE, purché soddisfi i criteri di adesione definiti nel 1993 durante la riunione del Consiglio europeo di Copenaghen e indicati anche come i «criteri di Copenaghen», <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/167/allargamento-dell-unione>.

(2) Risoluzione del Parlamento europeo del 27 marzo 2019 sulla situazione dopo la primavera araba: prospettive future per il Medio Oriente e il Nord Africa (2018/2160(INI)).

(3) Cfr. D. Ceccarelli Morolli, *Appunti di Geopolitica*, Roma 2018, pp. 134 ss.

BIBLIOGRAFIA

Trattato sull'Unione europea, articolo 3, par. 5; articoli 18, 21-47.

Trattato sull'Unione europea, articolo 8.

Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, articoli 3, 4, par. 4, 205-222.

Trattato sull'Unione europea, Titolo V (Disposizioni generali sull'azione esterna dell'Unione e disposizioni specifiche sulla politica estera e di sicurezza comune (PESC)).

Regolamento (UE) n. 232/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, 2014.

Commission of the European Communities, Communication from the Commission to the Council and the European Parliament, *Wider Europe - Neighbourhood: A New Framework for Relations with our Eastern and Southern Neighbours*, Brussels, 11 March 2003.

Commissione europea, Alto Rappresentante dell'Unione per gli Affari Esteri e la politica di sicurezza, Relazione congiunta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni. *Relazione sull'attuazione del riesame della politica europea di vicinato*, Bruxelles 18 May 2017.

European Parliament, *Draft European Parliament Resolution on Wider Europe - Neighbourhood: A New Framework for Relations with our Eastern and Southern Neighbours (2003/2018(INI))*, 5 November 2003.

European Parliament, *European Parliament resolution of 27 March 2019 on the post-Arab Spring: way forward for the MENA region*, 27 March 2019.

Parlamento Europeo, *Politica europea di vicinato*, aprile 2019.

Dentice, G., Centro Studi Internazionali (CeSI) (a cura di), in Osservatorio di Politica Internazionale.

Ceccarelli Morolli D., *Appunti di Geopolitica*, Roma 2018.

Ceccarelli Morolli D., *L'Europa e la geopolitica «liquida»*, Rivista Marittima, dicembre 2018.

Baratta, R., *Le principali novità del Trattato di Lisbona*, in Dir. UE, 2008, 21.

Pocar, F. Baruffi, M.C., (a cura di), *Commentario breve ai trattati dell'Unione europea*, Padova, 2014.

Cervelli, F., *La politica europea di vicinato: obiettivi, basi giuridiche e strumenti*, 2019.

Alvaro, R. Comelli, M., *La politica europea di vicinato*, IAI Quaderni, marzo 2005.

Kostanyan, H., *Assessing European Neighbourhood Policy*, CEPS, 2017.

Noutcheva, G., *Institutional governance of European neighborhood policy in the wake of the Arab Spring*, Journal of European Integration, 2015.

Senato della Repubblica, Camera dei deputati, ministero degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale, *Mediterraneo orientale: nuove dinamiche e sfide emergenti*, Approfondimenti, febbraio 2021, n.166.

Comelli, M., Pirozzi, N., IAI (Istituto Affari Internazionali) (a cura di), *La Politica estera dell'Unione Europea dopo Lisbona*, in Osservatorio di Politica Internazionale, Approfondimenti, n. 72, febbraio 2013.

Belet, D., EEAS, *Misure a livello di vicinato europeo nell'ambito dello strumento europeo di vicinato. Priorità strategiche e programma indicativo pluriennale 2018-20*, Sintesi.

Lerda, L., Di Ferdinando V., (a cura di), *Le operazioni di «peace-keeping» nel sistema comunitario*, in Diritto&Diritti, 2001, § 1, 2, 3.

Consiglio dell'UE, *Conclusioni del Consiglio sulla revisione della politica europea di vicinato*, aprile 2015, in <https://www.consilium.europa.eu/it/press/press-releases/2015/04/20/council-conclusions-review-european-neighbourhood-policy>.

Jongberg, K., Trapouzanlis, C., *I partner meridionali*, in <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/173/i-partner-meridionali>.

Il servizio europeo per l'azione esterna, in https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/73769/node/73769_it.

Jongberg, K., Trapouzanlis, C., Garcés de los Fayos, F., *La politica europea di vicinato*, in <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/170/politica-europea-di-vicinato>.

Politica di sicurezza e difesa comune, in <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/159/politica-di-sicurezza-e-di-difesa-comune>.

Shaping of a Common Security and Defense Policy, in https://eeas.europa.eu/topics/common-security-and-defence-policy-csdp/5388/shaping-of-a-common-security-and-defence-policy_en.

Pavy, E., *Note tematiche sull'Unione europea, Il trattato di Lisbona*, in <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/5/il-trattato-di-lisbona>.

L'alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza, in <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=LEGISSUM%3Aai0009>.



SSG
SCAI SOLUTION GROUP

SCAI Ænigma, la nuova frontiera della videoconferenza avanzata

La soluzione criptata e sicura di SSG per la comunicazione da remoto

La recente crisi sanitaria ha dimostrato quanto i sistemi di video comunicazione siano vulnerabili; a tal proposito SCAI SOLUTION GROUP S.p.A. (SSG), System Integrator affermato nel mercato italiano nello sviluppo e integrazione di nuove tecnologie volte all'innovazione, ha sviluppato SCAI Ænigma, un nuovo sistema di video comunicazione criptata, decentrata e sicura.

SCAI Ænigma si pone come risposta al problema della sicurezza relativa alla video comunicazione, permettendo l'assoluta collaborazione a distanza attraverso lo scambio di informazioni tramite canali criptati. Nello sviluppo di questa soluzione, SSG, facendo riferimento ai contesti militari con cui già collabora, ha effettuato uno studio sulle diverse modalità di crittografia e di reti decentrate.

Durante lo scambio di contenuti solitamente i dati sensibili viaggiano "in chiaro", ovvero possono essere letti da tutti coloro che sono coinvolti nel passaggio delle informazioni, come gestori telefonici e service provider.

Quanto appena detto comporta un grave problema dal punto di vista della sicurezza e della privacy; per risolvere questa debolezza sono state proposte diverse soluzioni, ma ce n'è solamente una che funziona realmente: la crittografia

end-to-end. Ciò significa che i messaggi condivisi tra gli utenti viaggiano sotto forma di codice e quindi solo i destinatari del messaggio possono leggerne i contenuti.

Esiste però un limite: Il problema principale è che la crittografia end-to-end fornita solitamente dalle piattaforme centralizzate è fatta in modo tale che risulti invisibile all'utente, che non ha modo di verificarla o di intervenire sulla stessa. Un ulteriore problema risiede nel fatto che questi service provider, essendo i gestori dell'infrastruttura, hanno la possibilità di leggere i contenuti scambiati tra gli utenti. Per impedire quanto appena detto la soluzione più sicura è codificare i messaggi autonomamente dal server.

Il concetto base è che mittente e destinatario abbiano rispettivamente una "password di crittazione" su ogni dispositivo, che venga scambiata senza passare dal service provider. Una volta condivisa, ogni comunicazione risulterà completamente cifrata a tutti tranne che a mittente e destinatario.

Per risolvere queste criticità, SSG ha progettato una piattaforma di video comunicazione totalmente decentralizzata accessibile tramite qualsiasi browser senza dover installare alcun software o registrarsi al servizio.

Al contrario dei tradizionali mezzi di comunicazione basati su reti centralizzate, SCAI Ænigma non si avvale della gestione di un service provider per lo scambio di informazioni tra utenti, che quindi non fanno capo ad una entità centrale che detiene l'unico accesso alla propria rete. Questo comporta vantaggi importanti perché non si è soggetti

alla volontà di un solo ed unico service provider che decide i termini di utilizzo e le policy.

Essendo basata su rete decentrata, garantisce massima sicurezza nella gestione dei dati personali, attraverso un sistema di video comunicazione criptata sviluppata su tecnologia F.L.O.S.S. (Free Libre Open Source Software).

Grazie alla tecnologia WebRTC, la piattaforma consente di integrare un canale di comunicazione completamente customizzabile all'interno di qualsiasi sistema aziendale, a cui è possibile accedere istantaneamente tramite link (ricevuto via e-mail o sms) da qualsiasi dispositivo dotato di videocamera.

SCAI Ænigma è la soluzione ideale laddove c'è la necessità di poter contare su una piattaforma sicura e che consenta operatività delicate anche da remoto.



Lorenzo Rossi
BU Digital Manager, SSG

www.ssgroup.it



Le Forze armate comuni europee, quale futuro?

Alessandro Mazzetti

Dottore di ricerca in Storia delle relazioni internazionali. Collabora con le Cattedre di storia contemporanea e di Storia Moderna dell'Università di Salerno. Già autore di numerosi saggi di geopolitica navale.

«La necessità di creare le Forze armate comuni europee è un tema discusso oramai da circa 70 anni. Un lungo dibattito molto frastagiato nel suo incedere nel tempo che al momento non ha ancora portato a risoluzioni di sorta» (Fonte immagine: europa.eu).



La necessità di creare le Forze armate comuni europee è un tema discusso oramai da circa 70 anni. Un lungo dibattito molto frastagliato nel suo incedere nel tempo che al momento non ha ancora portato a risoluzioni di sorta. È naturalmente intuitivo sostenere che un processo unitario, per qualsiasi forma sovranazionale di struttura politica, non possa assolutamente prescindere da una forza militare unitaria che ne aumenti la coesione e ne rafforzi il senso di appartenenza comune. Una realtà confermata dalla storia. Infatti, non mancano gli esempi illustri che possano chiarire questo rapporto endemico secolare e per molti aspetti strutturale. Parlando d'imperi è inevitabile compiere un processo di storicizzazione, ma sotto alcune lenti gli elementi, pur subendo numerose e poderose trasformazioni, sono ancora validissimi. Rimane comunque ineluttabile che il dominio di Roma era certamente determinato in parte dal suo poderoso Esercito, ma è anche vero che lo stesso non era solo una mera emanazione di forza bruta. *In primis* è bene ricordare che non era stato formato solo unicamente da Romani, cospicui e numerosi erano i contingenti celti, ispanici, britanni, ecc. Per secoli queste popolazioni hanno fatto parte integrante dell'Esercito di Roma e la loro partecipazione non solo è stata un elemento imprescindibile di solidità e coesione, ma ha anche notevolmente agevolato il diffondersi e il radicarsi della cultura romana che indubbiamente con le sue leggi, il suo sistema economico, il suo avanzato sistema tecnologico, era tra le più progredite dell'epoca. Ma, ciò che vale per l'antica Roma allo stesso modo vale per altri imperi dalla struttura complessa e composita come quello spagnolo di Carlo V (1), seppur in epoche diverse della storia. All'inizio del XVI secolo si stavano affermando gli Stati-nazione, eppure, nonostante questo processo, l'Esercito dell'imperatore del sacro romano impero tedesco era sempre costruito in maniera composita. Infatti, il Tercio (2) spessissimo era formato da soldati provenienti da ogni parte dei possedimenti asburgici. In pratica, se la fanteria era composta per lo più da spagnoli, fiamminghi e tedeschi, gli archibugieri e anche parzialmente la cavalleria era costituita da italiani (gli spagnoli furono i primi a pensare a formazioni di fanteria regolari specializzate nel combattimento in mare) (3). Una realtà

composita e ben strutturata che non solo era divenuta temibile in campo di battaglia, ma che costituiva un elemento aggregante fondamentale. L'imperatore in persona si vantava di avere i migliori soldati del mondo per ogni specialità, poiché poteva contare sui tedeschi, fiamminghi e spagnoli in campo aperto e sugli italiani come fanteria leggera e per la difesa delle città (4). In pratica proprio l'appartenenza all'Esercito imperiale ha creato un collante indispensabile identitario con il quale s'è più facilmente diffusa la struttura giuridica, quella economica e affermato un fortissimo senso d'appartenenza (5). In fondo, proprio la nascita degli eserciti professionali fu un elemento determinante per la creazione degli Stati-nazione nel periodo moderno. Naturalmente la storia è piena di questi esempi e per brevità ci si limiterà a ricordare l'impero russo, quello della Germania guglielmina e quello degli Stati Uniti d'America. Proprio l'esempio dell'Esercito prussiano ci permette di cogliere al meglio la capacità aggregante e unitaria delle Forze armate. La Germania per secoli è stata divisa in Stati, i quali hanno dato vita a una serie infinita di scontri militari e guerre lunghe anche decenni. Ogni Stato era dotato di una propria legislazione, una propria struttura sociale ed economica e naturalmente militare. Questi Stati, se uniti, quasi certamente dalla lingua e per la gran parte dal credo religioso, per secoli si sono affrontati sui campi di battaglia nel tentativo di difendere la propria indipendenza o affermare la propria egemonia. Eppure una volta terminato il processo unitario degli Stati tedeschi tramite l'egemonia prussiana, si procedette rapidamente alla costituzione di Forze armate unitarie per saldare questa nuova coesione lasciando al passato la pur importante tradizione della casata degli Hohenzollern e quella degli altri Stati. Per cui, in somma sintesi, dopo questa doverosa premessa possiamo affermare che Le Forze armate unitarie prima di assolvere ai propri doveri di difesa, di proiezione politica e di sviluppo tecnologico, economico, sono soprattutto un elemento aggregante imprescindibile per qualsiasi processo unitario. *Tout se tient* per utilizzare una locuzione transalpina. Proprio partendo da questo presupposto si può affermare che le stesse Forze armate comuni o unitarie, che dir si voglia, rappresentano un notevolissimo acceleratore tecnologico e di sviluppo.

Moltissime invenzioni, infatti, pensate per scopi militari hanno poi trovato applicazione nella società civile. Anche qui gli esempi non mancano di certo nella storia, dall'invenzione del primissimo sottomarino al motore a reazione, passando per il laser che viene adoperato oggi nella società civile per gli interventi di microchirurgia. La stessa rete internet indispensabile per l'uomo contemporaneo in realtà nacque nella seconda metà del secolo scorso per confrontare i dati scientifici in tempo reale per i viaggi spaziali, visto che le aziende alle quali erano stati affidati questi incarichi erano sparse per tutto il territorio americano. Naturalmente si pensò di adoperare questo importante sistema anche in chiave più marcatamente militare poiché sembrò un ottimo espediente per inviare segretamente ordini in caso di attacco. Sembra superfluo parlare dell'impiego odierno di questa invenzione militare in ambito civile. Per non parlare poi del radar, del sonar, dell'ecoscandaglio e via discorrendo. Insomma moltissime invenzioni militari hanno trovato la loro applicazione nella vita civile accompagnando la società nel suo incedere nella storia. Proprio lo sviluppo della tecnologia marina e subacquea ha permesso di raggiungere profondità insperate con le quali si è riusciti a scoprire nelle terre sommerse delle molecole (non esistenti sulle terre emerse) fondamentali per la creazione dei nuovi antibiotici. Quindi, sembra evidente che si stia parlando di un insieme complesso e composito di fattori difficilmente separabili, poiché probabilmente senza l'impulso dello sviluppo militare per tutto questo mare magno di tecnologie la civiltà ci sarebbe arrivata con decenni, se non secoli di ritardo. In effetti, soprattutto negli ultimi vent'anni ci si è accorti che i processi di denazionalizzazione e della marittimizzazione dell'economia, della delocalizzazione industriale, hanno portato alla completa trasformazione del sistema economico. In pratica non si può più leggere l'economia locale e nazionale senza partire dal presupposto internazionale, poiché il rapporto è divenuto oramai strettissimo. Che si vive in un sistema economico mondiale complesso ed eccezionalmente interconnesso è una realtà già molto chiara sin da prima della caduta del *Muro di Berlino*, ma il dato sostanziale emerso con evidenza è come l'economia mondiale, a causa delle sue attuali peculiarità, sia incidente in maniera considerevole

non solo a livello continentale o nazionale, ma addirittura provinciale e locale. Per tale motivo i complessi sistemi logistici hanno assunto importanza colossale non solo per motivazioni economiche e geopolitiche, come molto ben evidenziato nel numero di dicembre 2020 della *Rivista Marittima*, ma essi assumono elementi di assoluta e fondamentale importanza per lo sviluppo di aree provinciali e addirittura locali. Sembra del tutto evidente che è totalmente impossibile assumere un ruolo nell'attuale sistema economico e politico senza emanare una propria proiezione militare all'esterno, la quale non solo tende a garantire gli interessi commerciali ed economici, ma assolve anche un'importante ruolo di pressione e di stabilità. Affermare che non si può veramente fare una politica estera di un certo spessore e per periodi apprezzabili senza una emanazione consistente militare è una realtà inconfutabile. Soprattutto in un periodo caratterizzato dalle accelerazioni storiche che aumentano progressivamente la liquidità della società (6) e conseguentemente dell'economia in spazi temporali sempre più brevi e puntillistici baumanamente parlando (7). Per cui, le trasformazioni geopolitiche si susseguono a ritmi più che sostenuti. Processi che, storicamente, per completarsi, prevedevano il passare di alcuni lustri, ormai si esauriscono in pochi mesi. Certo, i processi di globalizzazione culturale congiuntamente a quello di denazionalizzazione economica creano i presupposti naturali per far sì che questi fenomeni assumano velocità serrata e sempre maggiore senza poter dedicare le giuste attenzioni alle tante idiosincrasie incontrate nel loro veloce incedere (8). In questo contesto, proprio la dimensione militare e nello specifico le Forze armate comuni europee assumerebbero un valore consolidante e strutturale su quale fondare i presupposti per affrontare con maggior coesione e consistenza le tante numerose sfide future. Partendo da questo semplice assioma si può affermare che, visto l'attuale rapporto osmotico tra economia, politica estera e sviluppo sociale sia in ambito locale che nazionale e sovranazionale, è possibile affermare che nell'attuale sistema è davvero difficile fare economia senza una concreta forza militare alle spalle. Chi studia la storia politica, quella economica o quella militare è a conoscenza che la struttura delle Forze

armate nel suo complesso non ha quindi una mera funzione di difesa, ma è indispensabile per esportare la dimensione nazionale o sovranazionale all'esterno dando maggiore forza alle pressioni di politica estera, ai rapporti e trattati economici internazionali. Proprio lo storico Federico Chabod ha lucidamente espresso il suo augusto parere sottolineando come nel XIX secolo fosse facile fare politica estera (*ed economica*, ndr) avendo alle spalle la Royal Navy o le baionette dell'Esercito guglielmino (9). Allora, se le Forze armate comuni ricoprono tutte queste peculiarità perché l'Europa a settant'anni dalla sua nascita non si è ancora dotata di tale utile e indispensabile strumento? Le motivazioni sono molteplici e tutte eccezionalmente composite che hanno radici oramai antiche e profonde. Indubbiamente la sicurezza militare fu uno degli aspetti di maggiore preoccupazione per gli Stati europei alla fine della Seconda guerra mondiale. Già prima della fine del conflitto mondiale alcuni Stati preoccupati di una possibile recrudescenza degli scontri e di dover sopportare altri confronti militari si misero d'accordo per una difesa comune, come il caso di Belgio, Lussemburgo, Olanda (Benelux) (10). Tale accordo militare a tre fu rapidamente portato a quattro con la Gran Bretagna e poi esteso anche alla Francia. In fondo, se con la Seconda guerra mondiale ci si era liberati della minaccia nazista dalla Germania, ora rimaneva da affrontare quella sovietica della Russia. È indubbio che la creazione dell'Unione europea nasce anche per contrapporre un freno prima militare e poi ideologico all'avanzata della poderosa Armata Rossa e del socialismo sovietico. Tutto il processo unitario europeo ha sempre molto risentito di fattori esogeni i quali hanno condizionato direttamente i suoi lavori. Per semplificare la circolarità di tale fenomeno possiamo semplicemente sottolineare che ogni qualvolta aumentava il pericolo esterno, il processo unitario registrava accelerazioni decise, mentre se si assisteva a politiche distensive, lo stesso rallentava considerevolmente. Tale processo spiega parzialmente le motivazioni che hanno portato più volte sul tavolo delle trattative europee il tema della necessità di Forze armate comuni per poi essere successivamente abbandonate. Il primo e forse più importante tentativo di dotarsi di Forze armate comuni fu all'inizio degli anni Cinquanta del secolo scorso, la

CED (Comunità Europea di Difesa). Indubbiamente non si può non essere d'accordo con il Mammarella quando sostiene che «*la CED fu la grande occasione perduta e il più alto tentativo di integrazione sovranazionale degli Stati del vecchio continente*» (11). Prima di passare alle tante motivazioni che portarono al fallimento di tale esperimento è doveroso ricordare che fu il primo vero e importante tentativo da parte dello Stato italiano d'incidere considerevolmente nella struttura organizzativa europea. Furono politici del calibro di De Gasperi e intellettuali come Spinelli, ad adoperarsi in tal senso, ma il dato interessante vive nel fatto che proprio tramite la creazione della CED si tentò di dotare l'Europa di una vera e propria Costituente oltreché di Forze armate comuni (12). Il dibattito assunse un carattere di eccezionale necessità con lo scoppio della guerra di Corea (25 giugno 1950) per poi assopirsi dopo la morte di Stalin nel 1953 e con il conseguente clima distensivo determinato dal processo di destalinizzazione a opera del comitato centrale. Prima di ragionare sulla complessa rete di elementi e fattori che hanno portato alla mancata realizzazione della CED credo che sia importante e doveroso ricordare che forse il più persistente fattore disgregante è stato determinato dalle differenti spinte nazionali non omogenee. Un elemento che ha avuto la sua importanza non solo nel lontano 30 agosto del 1954, ossia quando l'*Assemblée Nationale* bocciò il Trattato, ma anche nei recenti dibattiti su tale centrale organismo. In quella circostanza la Francia non fu disposta a cedere il controllo dello scettro militare. Il ricordo dell'aggressione tedesca era ancora molto forte e l'idea di riarmare la Germania non piaceva alla maggior parte dei francesi (13). In più, il gravoso impegno militare in Indocina, in contemporanea con il riarmo tedesco, avrebbe fatto crescere enormemente il prestigio di Bonn, cosa mal vista dalla classe dirigente parigina e dal governo guidato da René Pleven. Dal canto loro i tedeschi non erano disposti a partecipare a Forze armate comunitarie se non partendo da un piano paritario dal punto di vista della politica internazionale. Il ruolo italiano non fu certo marginale, ma la preoccupazione per Trieste e altre di natura nazionale distolsero le energie indispensabili per un compito così gravoso. Così come si è potuto notare, se pur in modo conciso, in pratica oltre

Le Forze armate comuni europee, quale futuro?

a questioni esogene, il processo di destalinizzazione, la CED fallì anche, se non soprattutto, per questioni interne tutte riconducibili alla mancata volontà degli Stati-nazione di cedere porzioni importanti della loro sovranità. Una circostanza che si è ripetuta quasi ciclicamente nel corso della storia recente per cui, ogni qualvolta si è ravvisata la necessità di costituire Forze armate comuni europee, gli Stati-nazione hanno glissato facendo cadere il progetto nel dimenticatoio. La caduta del Muro di Berlino ha poi persuaso l'allora classe dirigente europea e anche quelle successive, che non vi fosse più la necessità di un progetto militare comune. Caduto l'antico nemico e persuasi che non si sarebbe facilmente rialzato, la dirigenza europea concentrò ogni sforzo in ambito monetario ed economico. Basti pensare che s'è dovuto aspettare il 18 giugno 2004 per avere una Costituzione europea e il Trattato di Lisbona del 2007 per avere una prima legislazione europea che si occupasse veramente di alcuni temi sociali indispensabili. Probabilmente se si fosse dato vita alla CED nella seconda metà degli anni Cinquanta del secolo scorso tali questioni sarebbero state affrontate prima, proprio per tutta quella serie di motivazioni trattate all'inizio di questo studio. Allo stato attuale l'Europa vive un paradosso da far arrossire quello di Zenone della scuola Eleatica. Infatti, attualmente gli Stati europei sono impegnati in ben due progetti comuni europei: l'EI2 e la PESCO (*Permanent Structured Cooperation*). Il primo è a guida francese, il secondo invece dipendente dall'Unione europea. All'EI2 afferiscono tredici Stati europei (Belgio, Danimarca, Estonia, Finlandia, Norvegia, Francia, Germania, Paesi Bassi, Portogallo, Regno Unito, Svezia, Spagna e Italia, che ha fatto domanda d'ingresso durante il secondo governo Conte) ed è una organizzazione voluta, sponsorizzata e guidata dalla Francia, nata all'esterno sia della NATO che dell'Unione europea. Questo progetto prevede la creazione di una forza d'impiego rapido forte di circa 60.000 unità da mobilitare in caso di crisi. La PESCO invece è una struttura militare dipendente dall'UE, ma attualmente non ha una forza d'intervento rapido. Il suo scopo principale al momento è ridurre le spese di progettazione militare, uniformare la logistica e creare sinergie per la ricerca scientifica militare. Il rischio più

grande è legato alla nascita di uffici doppiati di quelli NATO. Due progetti quindi molto lontani dall'antica CED. Eppure mai come in questi giorni si avverte la necessità mista a esigenza di Forze armate comuni europee. Le accelerazioni geopolitiche in atto, il ritorno di scontri in varie zone del mondo che vanno dall'Africa al Medio Oriente e al Nord Europa, potrebbero avere un impatto meno devastante grazie proprio alla presenza delle Forze armate europee. Con la destabilizzazione del Nord Africa e con il progressivo disinteresse americano per il bacino mediterraneo e Medio Orientale, s'è avuto negli ultimi 5 anni una recrudescenza importante di scontri e l'antico mare è divenuto oggetto d'attenzione di nazioni come la Russia, la Cina, intenzionate a estendere la propria influenza in questo ambito divenuto centrale per il commercio internazionale grazie ai recenti lavori di Suez. Naturalmente queste nazioni, e non solo queste, si sono rapidamente inserite in uno spazio politico ed economico lasciato libero da Washington. Però, è presumibile pensare che se l'Europa conducesse una politica estera e di difesa più assertiva veramente unitaria,




EI2, Iniziativa europea d'intervento. In blu, gli Stati aderenti (prpchannel.com).



Tra i sei progetti rivolti allo sviluppo di nuovi sistemi e capacità avanzate nel settore aerospaziale, l'UE ha approvato il programma internazionale destinato a sviluppare un sistema di sorveglianza e intercettazione (TWISTER) capace di affrontare le minacce emergenti e destinato a entrare in linea entro il 2030 (airspace-review.com).

questi spazi sarebbero stati colmati più propriamente, dalla stessa UE. In un quadro mondiale così fluido che recentemente è caratterizzato da riposizionamenti sia economici, sia militari, le Forze armate comuni europee avrebbero potuto esercitare una giusta influenza. Ma, come accadde negli anni Cinquanta, ancora troppe sono le difficoltà che hanno gli Stati-nazione a voler lasciare pezzi di sovranità nazionale all'istituto europeo. Tale discorso vale soprattutto per le due leader europee, ossia la Francia nel campo militare e la Germania in quello monetario ed economico. Eppure la nascita di Forze armate comuni condurrebbe a sviluppare politiche estere europee abbandonando gli interessi esclusivamente

nazionali. Un'esigenza particolarmente avvertita sul lato mare. Infatti, con la realizzazione di una forza d'intervento comunitario si andrebbe a sviluppare una strategia sia Baltica, sia Mediterranea e l'Europa potrebbe agire come monoblocco stabilizzante per queste due aree divenute molto più che irrequiete negli ultimi anni, una banale verità confermata dai recenti spostamenti militari delle potenze. Per cui, l'Unione europea, se davvero vuole produrre una pressione esogena, indispensabile per la tutela degli interessi economici e politici, per esercitare anche e soprattutto un ruolo stabilizzante delle fluide dinamiche geopolitiche, dovrà dotarsi inevitabilmente di Forze armate comuni che agiranno, non solo come propulsore tecnologico ma anche come stabilizzante e collante. Proprio quest'ultimo aspetto e forse uno dei più significativi, visto l'ampliarsi e il diffondersi dei legittimi sentimenti sovranisti e nazionalisti in tutta Europa. Il peso prodotto all'esterno del vecchio continente è ben poca cosa in confronto con quello che eserciterebbe se si dotasse di tale utile strumento. In pratica, dopo circa cento anni vale ancora l'assunto del Duca del Mare secondo il quale «*o si porta la Marina al livello della politica, o la politica al livello della Marina*», un assunto che valeva per l'Italia del passato, ma che è assolutamente valido per l'Europa del futuro. 

NOTE

- (1) Carlo V d'Asburgo (Gand, 24 febbraio 1500-Cuacos de Yuste, 21 settembre 1558), imperatore del Sacro Romano Impero Germanico e arciduca d'Austria dal 1519; re di Spagna (Castiglia e Aragona) dal 1516; principe dei Paesi Bassi come duca di Borgogna dal 1506.
- (2) Il Tercio era una formazione autonoma formata da picchieri, archibugieri e moschettieri. Inserite in eserciti composti cui si aggiungevano la cavalleria e l'artiglieria. Questa particolare formazione si adattava a ogni tipo di terreno. Fu la formazione base dell'Esercito spagnolo per circa tre secoli.
- (3) Il Tercio del Mare era composto dagli italiani che facevano parte del Regno d'Italia, il famoso *Compañías Viejas del Mar de Nápoles* creato nel 1537 da Carlo I di Spagna, ovvero l'imperatore Carlo V, per meglio fronteggiare le incursioni delle navi ottomane. Sull'argomento si legga: *La Infantería de Marina Española. Síntesis histórica y Evolución Orgánica*. Ministerio de Defensa, 2011.
- (4) Elliott John Huxtable, *La Spagna imperiale, 1469-1716*, Bologna, Il Mulino, 1982.
- (5) Anche la famigerata rivolta napoletana di Masaniello del 1647 non era in funzione anti imperiale come è stato spesso ed erroneamente scritto, ma era rivolta contro la classe dirigente del vice regno. Sull'argomento si veda: Musi Aurelio, *La rivolta di Masaniello nella scena politica barocca*, Napoli, Guida, 2002.
- (6) Bauman Zigmunt, *Modernità liquida*, Bari, Laterza, 2011.
- (7) Per il filosofo polacco il tempo attuale è puntiforme ossia separato da ogni ulteriore contesto senza un prima e un dopo per cui «*puntillistico*»: Bauman Zigmunt, *Vite di corsa. Come salvarsi dalla tirannia dell'effimero*, Bologna, Il Mulino, 2009.
- (8) Mazzetti Alessandro, *Un ponte Geopolitico tra Oceano Atlantico e Indiano*, Porto&Interporto, gennaio, 2021.
- (9) Sull'argomento si legga: Chabot Federico, *Storia dell'Europa*, Bari, Laterza, II ed. 1965. Sempre dello stesso autore, *L'idea di Europa e politica dell'equilibrio*, Bologna, Il Mulino, 1996.
- (10) È di uso comune oramai adoperare Benelux come una espressione geografica indicante la somma territoriale del Belgio, dell'Olanda e Lussemburgo. In realtà questa organizzazione sovranazionale nacque a Londra nel 1944 dai governanti di questi paesi riparati in Inghilterra per sfuggire all'occupazione nazista. Nata come una unione doganale, l'accordo del Benelux prevedeva anche un accordo militare difensivo con il quale gli Stati firmatari s'impegnavano a intervenire militarmente in caso di attacco nemico. Nel 1948 l'accordo difensivo a tre fu allargato anche a Francia e Gran Bretagna con il Patto di Bruxelles. Successivamente, fu allargato anche alla Germania e all'Italia. Con questa operazione si vinsero le resistenze francesi sul riconoscimento della sovranità tedesca e si crearono le precondizioni internazionali per un futuro ingresso della Germania nella NATO. Sull'argomento si veda: Mammarella, Cacace, *Storia e Politica dell'Unione europea 1926-2013*, Bari, Laterza, 2013, pp. 79-82.
- (11) *Ivi*, p. 56.
- (12) De Gasperi Maria Romana, *De Gasperi e l'Europa. Scritti e discorsi*, Brescia, Morcelliana, 2019. Per ciò che concerne la politica europeista dello statista trentino si veda: Pastorelli P., *La Politica estera italiana del dopoguerra*, Bologna, Il Mulino, 1987. Si veda anche: Varsori A., *Il ruolo internazionale dell'Italia negli anni del centrismo*, in AA.VV., *L'Italia negli anni del centrismo*, Roma, 1990.
- (13) Mammarella Giuseppe, Cacace Paolo, *Storia e Politica dell'Unione*, cit. p. 56.



Intech Microwaves S.r.l.

via Giacomo Peroni n.400 Roma

www.intech-mw.com

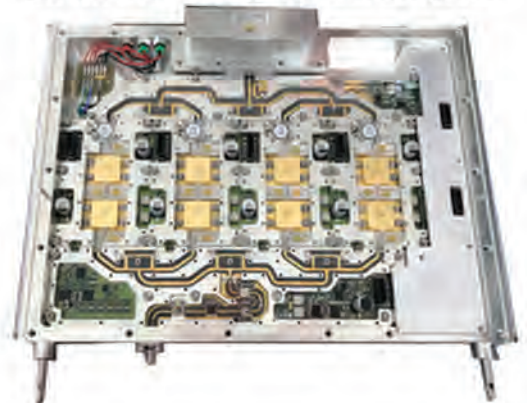
Nella pagina pubblicata nel mese di Ottobre sulla "Rivista Marittima", Intech Microwaves metteva in evidenza il fatto che, dopo un anno estremamente positivo, il 2019, in cui il fatturato si era attestato ad un valore pari a 2,5 M€, si trovava nel primo semestre ad affrontare un anno difficile e funestato dalla presenza del Corona Virus, che non solo ha messo in grandi ed ineluttabili difficoltà le PMI, ma anche le grosse aziende del Comparto della Difesa e dell'Aerospazio. Il buon risultato del 2019 che aveva portato l'Azienda a raddoppiare il fatturato e aumentare il personale raggiungendo le 15 unità, tramite l'inserimento di giovani Laureati e Tecnici affiancati da un cospicuo numero professionisti esperti sembrava impensabile. In tale contesto IMW ha dovuto mettere in pratica tutte le misure necessarie per assicurare la sicurezza del personale che lavora nel sito di via Giacomo Peroni 400, utilizzando lavoro agile, ferie, permessi, turni mantenendo, in sicurezza, l'operatività del personale legato alle commesse produttive, per onorare gli impegni verso i suoi clienti. Tutto ciò ha permesso ad IMW di raggiungere gli obiettivi prefissati all'inizio del 2020. Inoltre, dopo un breve periodo di riflessione in cui aveva accantonato le attività non produttive, ha riorganizzato le risorse disponibili al fine di portare avanti gli studi autofinanziati. Studi questi che sono di grande importanza per la crescita in generale e necessari a posizionare la Società in una nicchia di mercato strategica: quella della Potenza a Stato Solido per le Bande Radar. Attualmente si sono sviluppati moduli di potenza che operano nelle bande "L,S,C,X" e si stanno sviluppando amplificatori allo stato solido nella Banda K. Ulteriore passo importante è stato quello di poter collaborare con il Dipartimento di Elettronica dell'Università di Tor Vergata proprio per disporre di tecnologie nella banda Ka. Nel "Notiziario Marina" del mese di Novembre infatti veniva pubblicata una pagina pubblicitaria che, tra i prodotti sviluppati da IMW,



metteva in evidenza un Modulo di Potenza in banda S a frequenza 2.7+3.1 GHz con potenza di uscita di 1,5 Kw ed un Modulo di Potenza in banda X a frequenza 8.5+9.5 GHz con potenza di uscita di 0,6 Kw. Altro importante obiettivo di studi a cui IMW ha dato importanza nei suoi sviluppi, è stato quello relativo alla capacità di generare, ricevere, analizzare e trattare segnali di qualsiasi complessità realizzati con schede disponibili sul mercato. Le funzioni implementate possono essere riconfigurate ed integrate su circuiti ridotti per implementare oggetti utilizzabili su piattaforme e sistemi operativi (ad esempio navi, aerei, droni e missili). Tali attività sono molto importanti nelle applicazioni dei Radar di tipo "Digital Beam Forming" ed "AESA". IMW si è dimostrata molto sensibile anche ai temi caratteristici dell'Industria 4.0 quali la "Realtà Aumentata e la Digitalizzazione". La Realtà Aumentata è una delle tecnologie emergenti coinvolte nel trend dell'Industria 4.0 e dello Smart Manufacturing. I possibili casi di impiego sono molteplici e potenzialmente parliamo di un supporto a quasi tutte le attività che si



0.6 Kw Pulsed High Power Amplifier

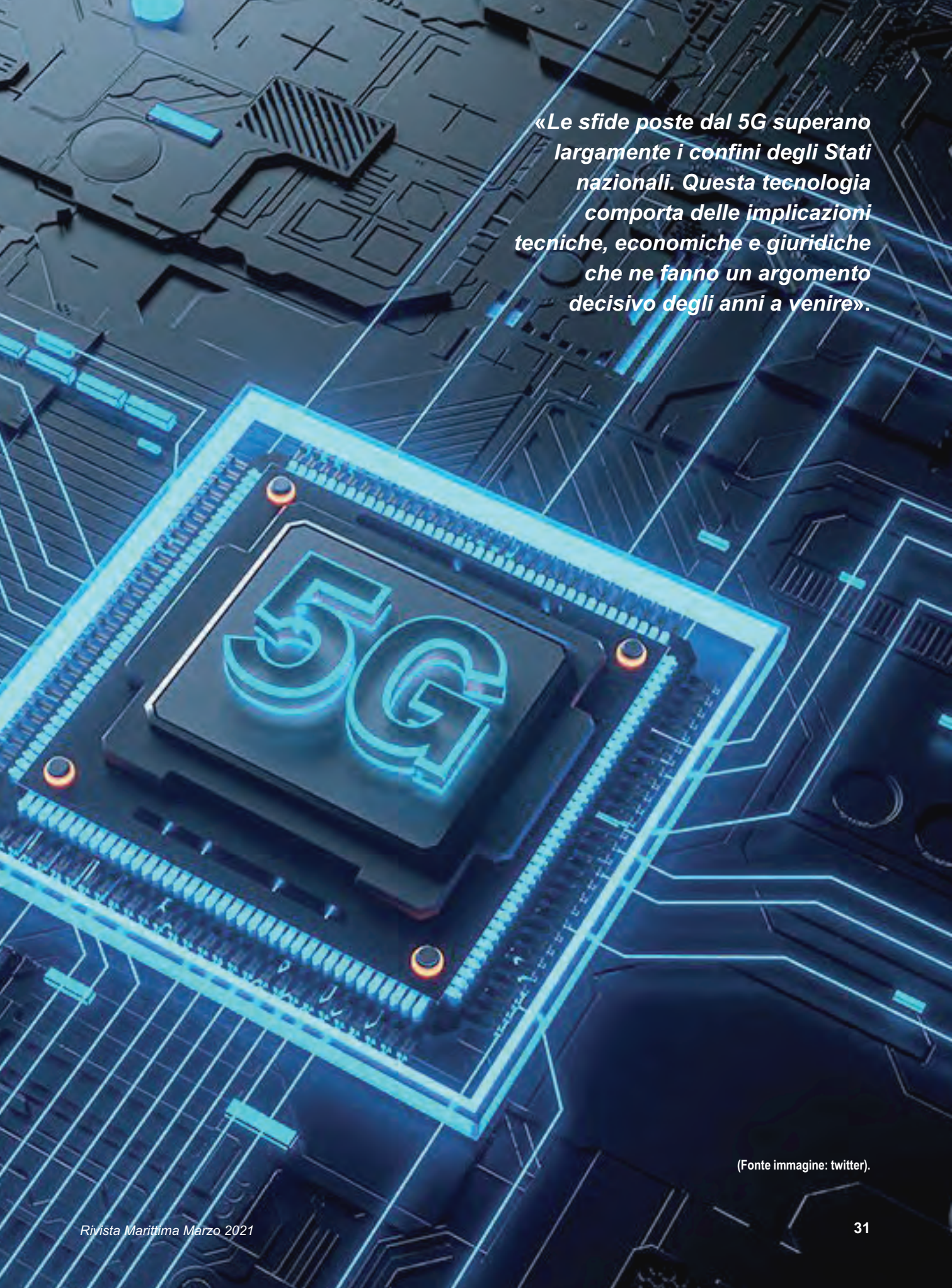


svolgono all'interno dell'azienda. Prendiamo il caso della produzione che richiede l'allocazione di ingenti risorse umane e finanziarie per garantire la continuità delle operazioni ed evitare i fermi industriali. In questo contesto l'AR è estremamente efficace nel ridurre i tempi di esecuzione, nel minimizzare l'errore umano e nell'inviare statistiche rilevanti ai responsabili della produzione. Alla fine di Novembre 2020 è arrivato il riconoscimento ufficiale di "LEADER DELLA CRESCITA": il "Sole 24 Ore" ha pubblicato la lista completa delle 450 aziende italiane che hanno avuto la maggiore crescita di fatturato nel triennio 2016-2019. La Intech Microwaves S.r.l. ha ottenuto un ottimo risultato posizionandosi al 217° posto tra le 7000 preselezionate. Nell'ottica della crescita costante, la Società ha messo in campo tutte le migliori necessarie per ottenere qualifiche superiori e proprio alla fine del 2020 è stata certificata "EN9100". Questo passo importante faceva parte degli obiettivi prefissati per proporsi ad ulteriori Clienti oltre agli attualmente consolidati quali Leonardo ed MBDA.

Il 5G: tecnologia di rilievo geopolitico

Massimo Iacopi

Generale di divisione dell'Esercito italiano in riserva. Laureato in Scienze strategiche e specializzato in geopolitica, socio di numerosi sodalizi tra i quali l'Istituto di storia nautica portoghese e reggente di un sistema premiale riconosciuto dal ministero della Difesa. Autore di pubblicazioni a carattere storico-militare e di numerosi articoli di stampa su argomenti di carattere vario, pubblicati su periodici a livello nazionale e su giornali e periodici a livello regionale. Collabora con la Rivista Marittima dal 2008.

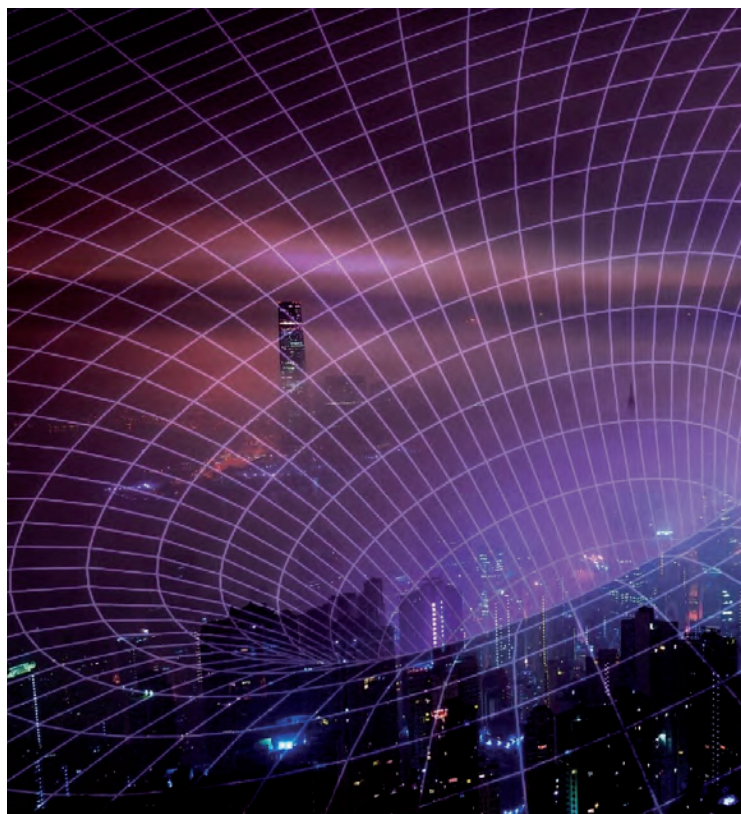
A futuristic, glowing blue 5G chip is the central focus, set against a dark blue background of intricate circuitry. The chip itself is a square with rounded corners, featuring a prominent '5G' logo in the center. The logo is rendered in a stylized, glowing blue font. The chip is surrounded by a complex network of glowing blue lines and patterns, suggesting a high-tech, digital environment. The overall aesthetic is clean, modern, and high-tech, with a strong emphasis on the color blue and the glowing effect of the chip and circuitry.

«Le sfide poste dal 5G superano largamente i confini degli Stati nazionali. Questa tecnologia comporta delle implicazioni tecniche, economiche e giuridiche che ne fanno un argomento decisivo degli anni a venire».

(Fonte immagine: twitter).

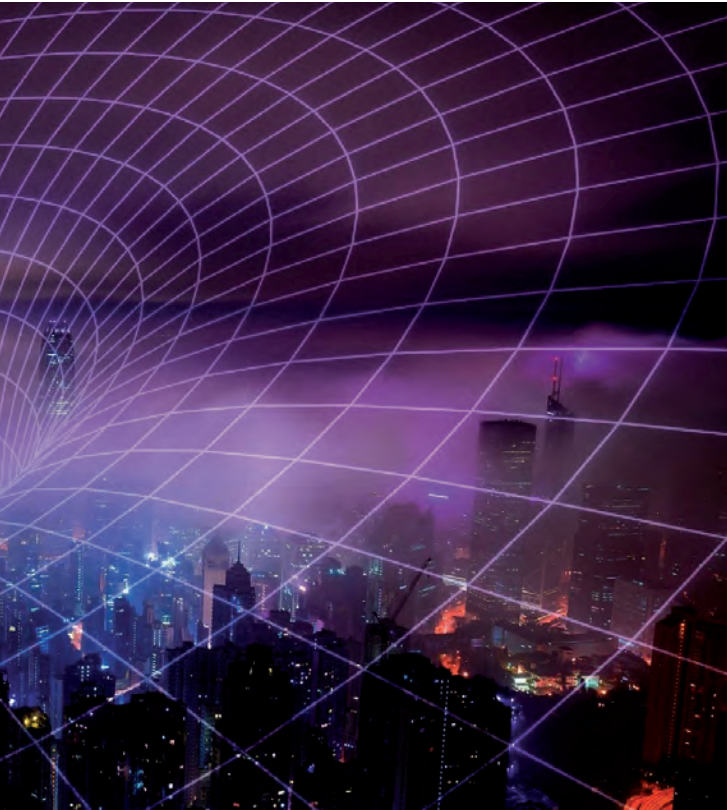
Praticamente ovunque nel mondo, di fronte ai problemi posti dall'introduzione della tecnologia di comunicazione digitale 5G, solo qualche gigante si potrà spartire il mercato della telefonia mobile, per effetto delle capacità di investimento richieste da questo tipo di tecnica. Ciò è tanto più vero, in quanto l'adozione del 5G presuppone uno sviluppo di infrastrutture e di investimenti decisamente molto superiori di quelli effettuati per l'introduzione delle generazioni precedenti, 4G o 3G.

Le sigle 1G, 2G, 3G, 4G... fanno riferimento alle differenti generazioni tecnologiche nella telefonia mobile, con il paradosso che con il crescere delle generazioni, questo tipo di tecnologia risulta sempre meno circoscritta alla sola telefonia mobile, ma tende a coprire l'insieme degli oggetti connessi. In tale contesto, la tecnologia 1G faceva riferimento alle prime generazioni di telefoni mobili introdotti in servizio negli anni Ottanta dello scorso secolo. Questa prima era tecnologica della telefonia è stata sostituita nel corso degli anni Novanta dalle prime generazioni di telecomunicazioni mobili numeriche, detta «2G». La trasmissione numerica consiste nel far transitare le informazioni su un supporto fisico di comunicazione, utilizzando, in questo caso, il mezzo radiofonico, sotto forma di segnali numerici, vale a dire nel linguaggio binario impiegato dall'informatica, ovviamente attraverso internet. Il salto tecnologico è risultato, dunque, già fondamentale all'epoca in cui il 2G rimpiazza l'1G quando la trasmissione della voce sostituisce la trasmissione analogica. A tal fine, per fornire una spiegazione semplice della trasmissione analogica, quando noi parliamo, l'aria vibra e trasmette la nostra voce. Così, nei telefoni di una volta — se così si può dire — la membrana del microfono vibrava e, collegata a un magnete, creava una corrente elettrica e un segnale di intensità fluttuante, che veniva caricato su un segnale portante in modo da farlo arrivare alle destinazione voluta. Al contrario, la trasmissione numerica veicola ugualmente la voce sotto forma di segnale elettrico, ma questo segnale è del tipo binario. La voce risulta una informazione cifrata sotto forma di 0 e di 1, quindi decifrata da un ricevitore, allo stesso modo di un pezzo di musica quando viene codificato sotto forma di *file* MP3. Il segnale analogico, in definitiva, si è trasformato in segnale numerico. Il 3G,



«Dalla comparsa, nel corso della seconda metà del XX secolo della “società della comunicazione”, si può, in effetti, affermare che noi siamo circondati e attraversati dalle onde hertziane a differenti frequenze» (Fonte immagine: theengineer.co.uk).

appare invece agli inizi degli anni Duemila e riesce a sfruttare questo salto tecnologico, abbinandolo, allo stesso tempo, con il miglioramento delle tecniche di trasmissione numerica per ottenere dei volumi di traffico decisamente più importanti (dell'ordine medio dei 20 MB al secondo) (1), oltre che all'accesso a internet e alla visione dei video. Il 4G, apparso ufficialmente nel 2016, offre dei volumi di traffico dieci volte più rapidi e un nuovo salto tecnologico: invece di utilizzare le frequenze radio della telefonia (2), vale a dire quella che viene chiamata «rete telefonica commutata», che è la rete storica dei telefoni fissi — per trasmettere la voce sotto forma di informazione numerica, esso utilizza i protocolli internet attraverso il sistema detto VoIP (Voce su IP) (3). Con il 4G, la trasmissione numerica, ivi compresa la voce durante le conversazioni telefoniche, risulta completa. Allora rimane da conoscere quale salto tecnologico rappresenterà il 5G, la cui autorizzazione all'introduzione in Europa risale più o meno allo scorso anno (4).



Una questione di onde e di frequenze

Un punto importante va comunque precisato. Anche se il 4G ha completamente smesso di utilizzare le frequenze delle reti telefoniche tradizionali, esso continua comunque a utilizzare le frequenze hertziane per trasmettere l'informazione, qualunque essa sia. Dalla comparsa, nel corso della seconda metà del XX secolo della «Società della comunicazione», si può, in effetti, affermare che noi siamo circondati e attraversati dalle onde hertziane a differenti frequenze. La nota musicale «la» del diapason si trasmette a 440 Hz e il nostro orecchio percepisce suoni che si trasmettono fra i 20 e i 20.000 Hz (l'orecchio del cane o del gatto domestico arriva fino a 60.000 Hz ed è per questo che i nostri animali domestici percepiscono delle presenze estranee prima che esse arrivino a bussare alla nostra porta). La banda FM (frequenze medie) emette su una frequenza che va da 87,5 a 108 MHz, prima di essere trascritta in segnale sonoro che il nostro orecchio può captare, per il nostro più grande piacere o per il nostro più grande orrore. Gli operatori 4G utilizzano frequenze molto più alte: 700, 800, 1.800 e 2.600 MHz. Il Wi-Fi impiega

frequenze ancora più alte, 2,4 GHz o 5 GHz. Il 5G, 5^a generazione di infrastrutture e tecnologia di comunicazioni mobili, utilizza, per quanto lo riguarda uno spettro di micro onde, compreso fra i 20 e i 100 GHz, cioè su una banda di altissima frequenza, che viene utilizzata anche nelle comunicazioni satellitari.

L'impiego di queste frequenze molto elevate, offre volumi di traffico che superano di gran lunga quello consentito dall'attuale 4G, dell'ordine dei 3 a 5 Gigabit per secondo. Per fornire una semplice idea della velocità di trasmissione di dati in questo contesto: risulterà possibile scaricare una stagione intera dello sceneggiato *Game of Thrones* in un solo minuto. Il rovescio della medaglia di questa tecnologia è la portata estremamente ridotta del segnale emesso dalle antenne ripetitori del 5G e anche la sua debolezza, poiché un semplice muro, o anche un albero, può bloccare il segnale ed esso diventa inefficace dopo qualche centinaio di metri dallo stesso ripetitore. Ecco dunque un nuovo dilemma per la salute umana: quale è il limite di potenza emettibile per le trasmissioni, che ottenga una portata soddisfacente senza danneggiare le persone che vivono immersi nel campo elettromagnetico da essa generato?

Ecco spiegato, dunque, perché, in un primo tempo, l'introduzione del 5G interesserà molto di più le imprese che i privati, e perché per ottenere una copertura soddisfacente del segnale in termini di rete, occorrerà letteralmente innalzare antenne 5G dappertutto, fatto che, oltre ad altri effetti collaterali, rappresenta evidentemente un costo esorbitante e alimenta i timori delle associazioni contrarie al 5G. Il problema posto complessivamente dal 5G non appare risibile ed è facile constatare come le sfide poste dalla nuova tecnologia rimangano un mistero per una buona parte dell'opinione pubblica.

Huawei: il leader cinese

Il tema della 4^a rivoluzione industriale (la famosa ma anche abusata e sconosciuta in termini di contenuti definizione: «Industria 4.0») ha fatto scorrere fiumi di inchiostro da parte degli analisti: la rete del 5G consente praticamente una trasmissione istantanea dei dati e un sincronismo quasi perfetto fra apparecchi connessi, specialmente i robot industriali. Si apriranno nuove prospettive nella precisione e nell'esecuzione

dei manufatti industriale, i robot rimpiazzano gli uomini nella guida delle automobili, nelle fabbriche e persino nei blocchi operatori. Di fronte a queste sfide industriali, le grandi potenze sono costrette a sviluppare strategie di lungo termine. Nel caso del 5G, le valutazioni condotte su evoluzione e possibilità strategiche del sistema, hanno indotto gli USA a porre un freno alla commercializzazione dei prodotti Huawei. Detenendo più di un terzo del mercato degli equipaggiamenti di telecomunicazione, Huawei conta, fra i suoi clienti, la maggior parte dei grandi operatori di telecomunicazioni da diversi anni. Gli americani si devono dunque scontrare con forti resistenze nel tentativo di sradicare Huawei dal mercato delle infrastrutture presso i loro alleati. Il Regno Unito, i Paesi Bassi, il Brasile, la Nuova Zelanda, hanno annunciato di escludere Huawei dai fornitori dei loro equipaggiamenti in 5G, ma questo atteggiamento non risolve comunque immediatamente il problema della presenza di equipaggiamenti Huawei nell'ambito delle precedenti generazioni di sistemi trasmissivi; di certo non è possibile non osservare come un sistema telecomunicativo realizzato da un Paese esterno al sistema produttivo occidentale, sia riuscito a realizzare una saturazione *on the shelf* che, proprio in virtù della natura stessa degli apparati prodotti, non può non avere ritorni a carattere monopolistico commerciale, e di cointeressenze in ambito intelligence. La carenza di attenzione organica ed a più ampio spettro da parte occidentale rientra in un ambito a raggio continentale che andrebbe necessariamente rafforzato, sia in relazione agli ineludibili vincoli atlantici, che impongono una politica di analisi e verifica più pervasiva, sia al fatto che la disponibilità di apparati così evoluti e comunque potenzialmente controllabili da terzi, richiederebbe un'ulteriore valutazione strategica e geoeconomica, valutando i piani di analisi sotto la duplice ottica politica e di penetrazione economica.

Per frenare l'espansione cinese, Washington ha vietato la vendita di microchip prodotti a partire da brevetti o da macchine americane, cosa che ha costretto Pechino ad accelerare sviluppo e produzione di microchip sul suo territorio per equipaggiare le sue antenne e le sue basi di ripetitori. Secondo D. Goldman fondatore e cronista del sito *Asia Times Online*, l'introduzione del 5G



«L'O-RAN Alliance è un'iniziativa guidata da operatori di telecomunicazioni, risultante dalla fusione tra xRAN Forum e C-RAN Alliance, al fine di spingere verso una maggiore apertura delle interfacce nella rete di accesso radio dei sistemi mobili di futura generazione» (Fonte immagine: gruppotim.it).

porterà con sé 6 milioni di basi terrestri in Cina nel corso dei due prossimi anni. I giganti tecnologici americani si sono concentrati, da una ventina di anni, sulla de-materializzazione: concezione e *software*. La base manifatturiera è stata delocalizzata in Asia per la parte essenziale. Questo spiega l'interesse strategico degli americani per Ericsson e Nokia. Queste due imprese scandinave, reduci dai progressi tecnologici degli anni Novanta, dispongono di piccole parti di mercato negli equipaggiamenti del 5G, e una loro alleanza strategica in chiave europea risulterebbe auspicabile, anche se gli equipaggiamenti destinati alle telecomunicazioni, ovunque fossero installati, per la loro realizzazione ed il loro ILS, richiederebbero comunque sinergie e volontà strategiche destinate in ogni caso a venire a patti con la Cina. Samsung, ovvero l'*outsider* coreano, potrebbe presentare un interesse per il settore: secondo un articolo del *Financial Times* (6), tale società rappresenta oggi più del 10% del mercato degli equipaggiamenti del 5G e comincia a equipaggiare operatori di telecomunicazioni americani. E Samsung presenta il vantaggio di far produrre i componenti necessari ai suoi equipaggiamenti in Corea del Sud, nel Vietnam e negli Stati Uniti per i suoi microchip più sofisticati.

6G

«Le tecnologie di telecomunicazioni risultano prioritarie per la Cina che ha appena messo in orbita un satellite di comunicazioni di classe 6G nello spazio» (Fonte immagine: broadband4europe.com).

Rimangono anche altre alternative tecnologiche che alcuni cercano di impiegare nella messa in opera di una rete 5G, laddove fattibile. In tale contesto, l'open RAN (*O-Radio Access Network*) consente l'impiego di materiali e di *software* provenienti da differenti fornitori in seno a una rete di 5G. L'O-RAN Alliance è un'iniziativa guidata da operatori di telecomunicazioni, risultante dalla fusione tra xRAN Forum e C-RAN Alliance, al fine di spingere verso una maggiore apertura delle interfacce nella rete di accesso radio dei sistemi mobili di futura generazione. Essa riunisce le imprese americane Mavenir, Parallel Wireless e Altostar, come anche grandi attori del mercato delle reti come Cisco e il giapponese NEC. Gli operatori di telecomunicazioni si affrancano, in tal modo, da una sola e unica impresa che fornisce loro i *software* e gli equipaggiamenti, come, di fatto, avviene per i giganti sopra riferiti (Ericsson, Nokia, Huawei o Samsung). Il gigante delle telecomunicazioni ispaniche, Telefonica, partecipa a questa alleanza a fianco dell'indiana Reliance Jio. Appare interessante notare, come il solo cinese presente in seno all'alleanza è il gigante China Mobile. Ultimo

arrivo nel seno dell'open RAN, l'operatore di telecomunicazioni Vodafone annuncia di voler utilizzare l'open RAN per un/ quinto della sua rete nel Regno Unito, entro il 2027.

Ben presto arriverà la quantica nelle comunicazioni

Quale altra sfida di rilievo, il 5G dovrebbe consentire, in un avvenire più o meno prossimo, di utilizzare trasmissioni di dati quantici. David P. Goldman, come lo spiega in un suo lavoro (7), è convinto che i cinesi saranno in grado, a breve scadenza e prima di tutti, di dominare le comunicazioni quantiche, che al minimo intervento di intrusione esterno distruggono il segnale e il contenuto del messaggio in corso di trasmissione (8). Questa innovazione si inserisce nella strategia cinese che tende a presentare il paese ai suoi partner come un'alternativa alla potenza americana, gli ascolti della NSA (National Security Agency) statunitensi, rivelati da Edward Snowden nel 2013, non sono sfuggiti a nessuno. E Pechino prosegue in questa direzione, rafforzando la sua presenza nell'ambito degli organismi che stabiliscono le norme tecniche, come per l'Unione internazionale delle Telecomunicazioni, agenzia derivata dall'ONU, il cui presidente è cinese dal 2014. Le tecnologie di telecomunicazioni risultano prioritarie per la Cina che ha appena messo in orbita un satellite di comunicazioni di classe 6G nello spazio. Mentre in Europa il dibattito sull'introduzione del 5G continua a creare nuovi pro e nuovi contro, la Cina è già pronta per preparare la prossima generazione e il prossimo salto tecnologico in un mondo sempre più interconnesso. ↴

NOTE

(1) 20 Megabit per secondo. Il Megabit è un'unità di misura in informatica, che designa un volume di dati equivalente a due o tre canzoni (pop, rock o rap a seconda dei gusti; ovviamente un concerto di Vivaldi peserà in termini trasmissivi molto di più).

(2) Queste sono le frequenze utilizzate nel campo della telefonia:

900 MHz, la frequenza classica per le chiamate (rete 2G);

1.800 MHz, usata in alternativa alla prima nei grandi centri urbani;

2.100 MHz, la frequenza classica di internet 3G;

800 MHz e 2.600 MHz sono le due principali frequenze su cui viaggia la rete 4G, per esempio: 800 MHz per TIM, Wind, Vodafone, in zone cittadine o rurali e 1.800 o 2.600 MHz nei grandi centri urbani per tutti. Da 2,4 fino a 5 MHz per il 5G.

(3) L'IP è il «Protocollo di Internet» e come indicato dal termine, rappresenta il protocollo utilizzato su internet. Va precisato, per chiarezza di informazione che anche in questo campo esiste una moltitudine di protocolli e di generazioni di protocolli.

(4) Fatto che prenderà nella realtà un po' più di tempo del previsto a causa della pandemia del Covid.

(5) Morozov Evgheny, *Battaglia geopolitica intorno al 5G*, Mondo Diplomatico, ottobre 2020.

(6) Samsung prepara un 5G offensivo come le revisioni delle regioni della rete Huawei, Financial Times, 4 ottobre 2020.

(7) Goldman David P., *You will be assimilated: China's plan to sino-form the world*, Bombardier books, 2020.

(8) Vedasi Ceccarelli Morolli D., *Appunti di Geopolitica*, Roma 2018, p. 62 ss.

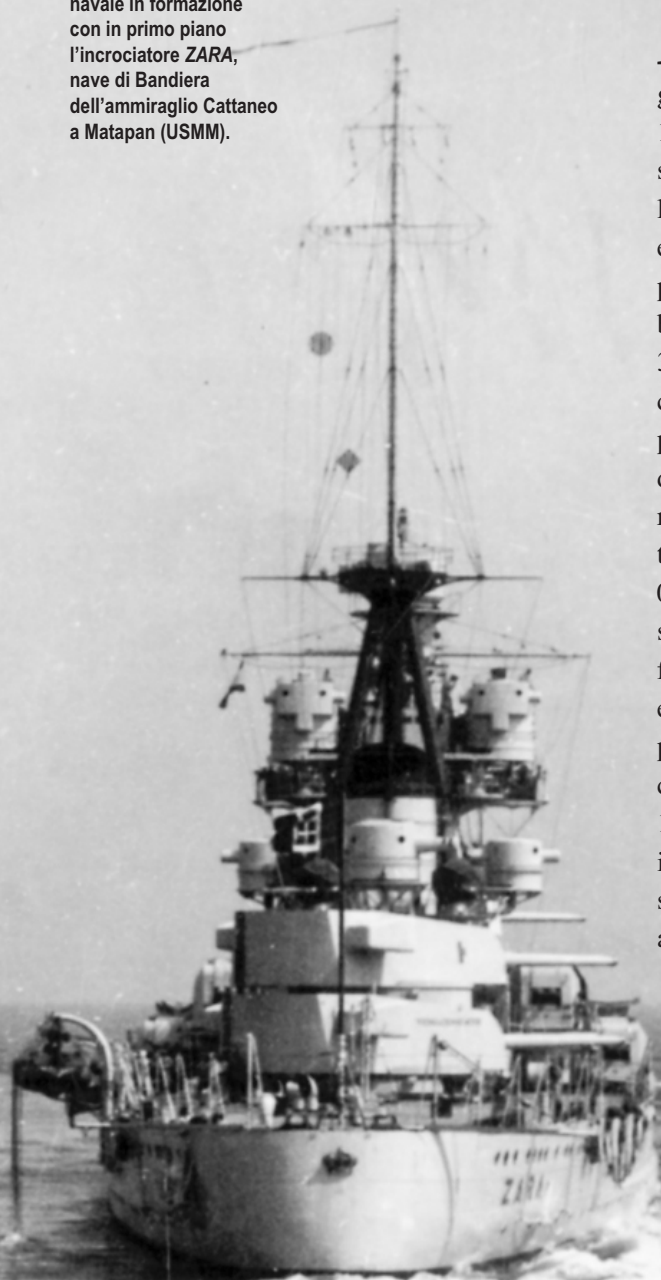
Fecero TUTTI il loro dovere

Gaudo e Capo Matapan, 28 marzo 1941

RIVISTA MARITTIMA
La Direzione

Quest'articolo, a 80 anni dalla vicenda di Capo Matapan del 28 marzo 1941 vuole essere un doveroso ricordo del sacrificio dei 2.330 marinai italiani scomparsi assieme all'ammiraglio Carlo Cattaneo, inabissatosi sulla sua nave ammiraglia, l'incrociatore *Zara*. La bibliografia di lingua italiana e inglese relativa a quella giornata e alla notte successiva è molto vasta. Scopo di quest'articolo è narrare sinteticamente quello che fu un episodio tragico e sfortunato dove, nondimeno, i nostri marinai, «fecero tutti il loro dovere», come scrisse, anni dopo, il grande cronista (e corrispondente imbarcato) Dino Buzzati, e di questa memoria siamo consapevoli.

La I Divisione navale in formazione con in primo piano l'incrociatore ZARA, nave di Bandiera dell'ammiraglio Cattaneo a Matapan (USMM).



Le azioni di fine marzo 1941 rientrano nel più generale quadro della campagna di Grecia combattuta nel 1940-41. In tale contesto occorre inquadrare strategicamente gli scontri di Gaudo e Matapan del 28 marzo 1941, al pari, per esempio, della perdita dell'incrociatore pesante inglese *York* e della cisterna *Pericles*, da 8.234 tonnellate di stazza lorda, avvenuta a Suda a opera dei barchini esplosivi MTM italiani il 25 marzo 1941 dopo tre mesi di preparazione, o dell'affondamento dell'incrociatore leggero britannico *Bonaventure* da parte del sommergibile *Ambra* il 31 di quello stesso mese. Più in generale, nell'ambito della campagna ellenica, la Regia Marina, oltre ad assicurare il proprio appoggio col tiro controcosta dei suoi incrociatori e delle siluranti (complessivamente 21 azioni), assicurò l'arrivo sano e salvo in Albania di 476.767 uomini e di 586.674 tonnellate di materiali con perdite, rispettivamente, dello 0,02% e dello 0,2% (1). Di fatto, le forze britanniche non riuscirono ad avere nessun risultato discernibile contro il traffico in Adriatico (2). Sul fronte opposto, la situazione greca era stata resa disperata dall'attrito subito nel corso della campagna. Poiché i rifornimenti inglesi furono sempre insufficienti a causa del blocco del Canale di Sicilia, il 2 aprile 1941, il primo ministro greco Korizis implorò i britannici di inviare almeno 700.000 colpi e 30.000 fucili. Tuttavia, anche se queste scorte fossero state disponibili non sarebbero mai arrivate in tempo (3).



In alto: Lukovo, 18 dicembre 1940. Bombardamento navale dell'ala a mare dell'Esercito greco (USMM). A sinistra: il relitto dell'incrociatore pesante inglese YORK, vittima dei mezzi d'assalto italiani a Suda il 25 marzo 1941 (USMM). In basso: Valona, gennaio 1941. Trasbordo di truppe mediante una motocisterna della classe «Sesia». Queste unità, progettate 10 anni prima per colpi di mano anfibi, si rivelarono decisive per il rapido afflusso a terra degli indispensabili rinforzi necessari per bloccare l'offensiva greca (collezione Enrico Cernuschi). Nella pagina accanto: in alto, l'incrociatore inglese GLOUCESTER sotto il tiro dei cannoni da 203 mm dell'incrociatore BOLZANO a Gaudo, 28 marzo 1941 (Peter Cannon, collezione Enrico Cernuschi); in basso, *near miss* da 203 mm caduti presso il GLOUCESTER. L'agenzia Reuter confermò, nell'aprile 1941, i danni da schegge a bordo di quell'incrociatore (Time).

Il traffico tra l'Egitto e la Grecia era stato oggetto, nel dicembre 1940, di uno studio da parte di Supermarina in vista di una puntata offensiva della Squadra. I convogli anglo-greci però, attraversavano soltanto il canale tra Creta e l'isola di Caso mantenendosi in tal modo oltre il raggio d'azione dei cacciatorpediniere italiani di base a Taranto e a Messina che coincideva, in pratica, con il meridiano dell'isolotto di Gaudo. Oltretutto, dopo il siluramento a opera della torpediniera *Lupo*, la notte sul 31 gennaio 1941, della modernissima cisterna inglese *Desmoulea* (8.120 tonnellate di stazza lorda e riparata dopo il 1945) i britannici non navigavano, nel Canale di Caso, che di giorno, esponendosi così solo alla ridotta attività aerea di base a Rodi e alla minaccia dei sommergibili.

Il successivo invio in Grecia, a partire dai primi di marzo su decisione del gennaio precedente, di un primo corpo d'armata britannico dovette subire, il 6 marzo, a sud-est dell'isola di Kasos, l'attacco di 19 trimotori della Regia Aeronautica. Ciò spinse la Mediterranean Fleet a scegliere, per il seguito, la rotta che passava più a ovest,



attraverso il Canale di Cerigo, esponendo così per la prima volta quel traffico alla potenziale minaccia della Squadra italiana. A questo punto i tedeschi premettero pesantemente su Mussolini in persona affinché la Regia Marina agisse, in vista del da tempo pianificato attacco germanico contro Atene da lanciare di lì a un mese partendo dalla Bulgaria, contro l'arrivo sul continente dei rinforzi anglosassoni. Per l'occasione Berlino promise inoltre l'assistenza della Luftwaffe alla Marina italiana.



Nel frattempo, il 17 marzo, la celebre organizzazione interforze di decrittazione inglese nota come ULTRA, mise in allarme l'ammiraglio Andrew Browne Cunningham, comandante della Mediterranean Fleet, a causa di alcuni messaggi dell'Aeronautica tedesca. Seguirono, il 21 e il 25 marzo, altri due analoghi decrittati germanici mentre la puntata della Regia Marina, fissata inizialmente per il 24 marzo, veniva purtroppo differita di due giorni su richiesta della Luftwaffe. D'altra parte, l'assistenza dell'Aeronautica germanica per quell'operazione era giudicata, da tutti, essenziale, tanto da spingere l'ammiraglio Luigi Sansonetti, a quel tempo comandante della III Divisione incrociatori, ad affermare con lieto animo, davanti ai suoi: «*Questa volta combatteremo all'ombra!*».

Un successivo messaggio, questa volta italiano, cifrato il 25 con una macchina Enigma meccanica di tipo commerciale in dotazione al Reparto informazioni e diretto a Rodi, integrò il quadro della situazione spingendo l'Ammiragliato a Londra e l'ammiraglio Cunningham a concludere, per il mezzogiorno del 26, grazie a due ulteriori decrittati della Luftwaffe, che gli

italiani intendevano scortare un convoglio diretto a Rodi. A questo punto il comando della Squadra di Alessandria, dopo aver opportunamente dirottato i convogli in quel momento in mare, uscì, la sera del 27 marzo, con 3 navi da battaglia e una portaerei, mentre una Divisione di incrociatori britannici faceva lo stesso dal Pireo. L'idea era quella di arrivare a uno scontro a sud di Creta e, se possibile, a un successivo attacco notturno da effettuare, la notte tra il 28 e il 29, a opera dei cacciatorpediniere inglesi contro il convoglio italiano mentre questo era obbligato ad attraversare il canale tra Creta e l'isola di Caso. Le forze italiane furono avvistate il pomeriggio del 27, da parte della ricognizione aerea britannica, la quale rilevò la III Divisione incrociatori uscita da Messina (ma non la corazzata *Vittorio Veneto* e le altre due Divisioni di incrociatori italiani — la I e l'VIII — impegnate per l'occasione).

Dato questo programma, il Comandante in capo della Mediterranean Fleet assegnò alla Divisione incrociatori dell'ammiraglio Henry Pridham-Wippell il compito di trovarsi, all'alba del 28 marzo, al largo dell'isolotto di Gaudo per tallonare il lento procedere delle forze navali

a mancare la sorpresa.-

Poiché dalle ricognizioni aeree non risultavano convogli in mare, Supermarina rinunciò alla puntata in Egeo dando ordine che dopo il tramonto il gruppo Zara convergesse verso il gruppo Vittorio Veneto allo scopo di assicurare una forte prevalenza di forze nella zona a Sud di Creta contro un reparto di Incrociatori inglesi che da intercettazioni R.T. risultava in mare.-

Infatti il reparto (composto di 4 Incrociatori e 4 CC.TT.) veniva scoperto alle 6^h 35^m dal velivolo catapultato dal Vittorio Veneto.- Con questo reparto prendeva contatto alle 8^h 12^m la 3^a Divisione che lo inseguiva verso Sud Est fino alle 8^h 55^m facendo fuoco ad una distanza media di 24.000 metri.- Un incrociatore è stato probabilmente colpito presso il ponte di comando.-

Alle 8^h 55^m la 3^a Divisione invertiva la rotta per ordine del Comando Superiore in mare che non stimava prudente avanzare troppo verso levante con scarse probabilità di produrre gravi danni al nemico; questi però si manteneva fuori tiro ma in vista delle nostre navi.- Per farlo desistere il Vittorio Veneto alle 10^h 45^m manovrava per portarsi alle sue spalle.- Alle 10^h 56^m il Vittorio Veneto apriva il fuoco a circa 23.000 metri e si osservavano alcune salve centrate, ma il nemico evolviva subito per sottrarsi al fuoco con la protezione di dense cortine di nebbia.- La Vittorio Veneto inseguiva e continuava a sparare fino alle 11^h 20^m quando fu costretta a manovrare per evitare sei siluri lanciati da un gruppo di aerosiluranti.-

Ai fini della omologazione dei danni inferti al nemico ci si può arrestare a questa fase dell'azione.-

Molti affermano che il Bolzano abbia sicuramente colpito una delle navi nemiche ; distanza di tiro oltre i 24.000 metri.-

Così pure parecchi osservatori assicurano di aver visto una nave nemica colpita dal tiro della Vittorio Veneto ; il nemico si manteneva occultato con cortine di nebbia ; distanza di tiro sui 23.000 metri.-

Elementi controllati : Nessuno.-

codice navale della Marina britannica. In particolare, come riporta un documento «Segreto riservato personale» del 1942 redatto dall'Ufficio statistica operativa di Supermarina, conservato nell'omonimo Fondo e intitolato «Danni inflitti al nemico»: «Poiché dalle ricognizioni aeree non risultavano convogli in mare, Supermarina rinunciò alla puntata in Egeo dando ordine che dopo il tramonto il gruppo Zara convergesse verso il gruppo Vittorio Veneto allo scopo di assicurare una forte prevalenza di forze nella zona a sud di Creta contro un reparto di incrociatori inglesi che da intercettazioni R.T. risultava in mare».

Gaudò

Il 28 mattina, alle 06:35, un idrovolante Ro.43 del Vittorio Veneto avvistò la Divisione incrociatori nemica (*Orion*, *Ajax*, *Perth* e *Gloucester* in compagnia di 4 cacciatorpediniere), in quel momento a oltre 90 miglia dalle navi da battaglia britanniche. L'ammiraglio Angelo Iachino, comandante della Squadra

La valutazione italiana dei danni inferti agli inglesi durante lo scontro di Gaudò (archivio Ufficio Storico della Marina Militare, Fondo Scontro navali ed operazioni di guerra, Cartella 28).

avversarie rallentate dal presunto convoglio, mantenendosi alla massima distanza possibile. Contemporaneamente, lo stesso Cunningham, con le navi da battaglia *Warspite*, *Valiant* e *Barham* e la portaerei *Formidable*, si sarebbe portato a circa 100 miglia di distanza a Levante di Gaudò in attesa del da farsi. Anche i decrittatori italiani del Reparto informazioni lessero però, il 27 marzo, nel giro di un paio d'ore, alcuni messaggi inglesi cifrati con il Naval Cypher No. 2, ovvero il principale

italiana ordinò alla III Divisione dell'ammiraglio Sansonetti (*Trieste*, *Trento* e *Bolzano* con 3 caccia) di attirare la Divisione di incrociatori avversaria verso il Vittorio Veneto per chiuderla in trappola. Pridham-Wippell, però, dopo aver avvistato il nemico poco prima delle 8 del mattino, accostò subito in fuori allontanandosi a tutta forza, dirigendo verso il grosso della Mediterranean Fleet nel tentativo di trascinare a sua volta gli italiani verso le navi da battaglia britanniche.

L'ammiraglio Sansonetti inseguì il nemico aprendo il fuoco, alle ore 08:12, alla distanza di 23.000 m circa. Il tiro italiano fu definito «*accurato*» e diverse schegge da 203 mm arrivarono a centronave sul *Gloucester*, nave serrafile, prima che le altre unità della Mediterranean Fleet fossero nascoste da una densa cortina fumogena. Data l'analoga velocità delle due formazioni a causa del logorio delle turbine del *Trento*, da tempo bisognoso di un ciclo di lavori, la distanza non diminuì. Gli incrociatori italiani continuarono a tirare, di tanto in tanto, fino alle 08.55, facendo fuoco celere quando il vento liberava, per qualche breve momento, la visuale, causando così altri danni da schegge all'*Ajax* e al *Perth* (4) e sparando in tutto, date quelle circostanze, 535 colpi (*Trieste* 132, *Trento* 214 e *Bolzano* 189). I britannici replicarono a loro volta con solo 3 salve tirate dal *Gloucester*, risultate tutte corte dati i limiti della gittata pratica dei pezzi da 152. Alla fine, Sansonetti si diresse, in seguito agli ordini di Iachino, verso il *Vittorio Veneto* mentre Pridham-Wippell tornò indietro, mantenendosi in contatto con gli incrociatori di Sansonetti, rimanendo però oltre la portata dei cannoni da 203 degli incrociatori della III Divisione (5).

Iachino concepì, a questo punto, una rinnovata manovra a tenaglia allo scopo di chiudere la formazione avversaria tra sé e Sansonetti, mettendo così la III Divisione in condizione di sparare, finalmente, col favore del vento senza essere più ostacolata da una rinnovata cortina fumogena avversaria. In effetti, il *Vittorio Veneto* arrivò di sorpresa, alle 10:50, in vista del nemico e aprì il fuoco 6 minuti dopo, da 23.000 m, ma la stima osservata della posizione e della velocità delle navi di Pridham-Wippell fatta in precedenza da un Ro 43 del *Vittorio Veneto* (e in base alla quale era stata decisa e calcolata l'accostata, oltre l'orizzonte, della III Divisione) risultò affetta da un errore umano che vanificò quella manovra. La nave da battaglia italiana sparò dapprima contro l'unità di testa, l'*Orion*, poi la corazzata italiana passò, a questo punto, a tirare, fino alle 11:18, contro il *Gloucester*, unica nave avversaria rimasta parzialmente visibile che evitò le salve con rapidi cambiamenti di rotta fino a 30°. In totale furono 94 i proiettili da 381 sparati fino a quando la distanza (salita ormai a 26.000 m) e il totale occultamento dei bersagli da parte delle rinnovate

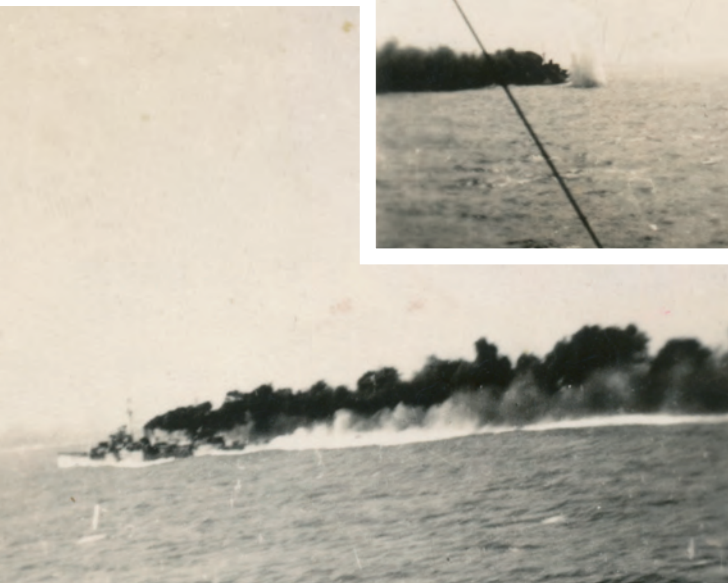
cortine fumogene britanniche e australiane non portarono alla fine dell'azione. Secondo un pilota britannico, che osservò lo scontro dall'alto, il *Vittorio Veneto* fece un buon tiro contro gli incrociatori nemici e i colpi non andarono a segno solo perché «*the spread of their individual salvos was too large*» (6).

Pochi minuti dopo, 6 aerosiluranti decollati dalla *Formidable* attaccarono, senza esito, il *Vittorio Veneto*, ormai sulla rotta di rientro alla base. Nel frattempo, Pridham-Wippell continuò a navigare a tutta forza verso le corazzate inglesi ricongiungendosi, infine, con esse alle 12:30. Nelle ore che seguirono, gli aerosiluranti britannici della portaerei e quelli di base a Creta rinnovarono, assieme ai bombardieri orizzontali britannici, per ben 7 volte (tre sul gruppo del *Vittorio Veneto* e quattro su quello dello *Zara*) le proprie azioni contro le navi italiane. In totale furono impiegati 54 velivoli d'attacco, oltre a 4 aerei da caccia. Nel terzo e ultimo attacco contro il *Vittorio Veneto*, condotto da 5 velivoli nemici, un



Tiro dei cannoni da 381 del VITTORIO VENETO (Fondo Luigi Lovera, g.c. presidenza ANMI).

biplano imbarcato Albacore riuscì, alla fine, a silurare, da meno di mille metri, la corazzata venendo abbattuto subito dopo. Dapprima immobilizzato, il *Vittorio Veneto* riuscì, dopo alcuni minuti, a riprendere a navigare fino a sviluppare 19 nodi. Perdere quella moderna nave da battaglia da 35.000 t avrebbe significato compromettere in maniera forse decisiva l'intera guerra italiana. L'ammiraglio Iachino, celebre manovratore, ordinò pertanto una formazione da lui stesso definita «*una specie di te-*



L'incrociatore *ORION* visto dal pari categoria *PERTH* sotto il tiro del *VITTORIO VENETO* (Peter Cannon, collezione Enrico Cernuschi). In alto: il cacciatorpediniere britannico *HASTY* mentre sta stendendo una cortina fumogena a protezione dell'incrociatore *GLOUCESTER* (*Storia Illustrata*). Nella pagina accanto: l'abbattimento dell'aerosilurante inglese che ha appena colpito il *VITTORIO VENETO* (collezione Fraccaroli, da *Storia Illustrata*).

In alto: la prima salva del *VITTORIO VENETO* tirata, poco lunga, contro l'incrociatore *ORION*. Al centro: il terzo colpo, un *near miss* caduto entro 15 m dall'*ORION* causando, secondo S.W.C. Pack, *op. cit.* in bibliografia, p. 75, alcuni lievi danni. In basso: l'*ORION* mentre fa fumo nero dopo il colpo caduto vicino, in aggiunta alla propria cortina fumogena (Peter Cannon, collezione Enrico Cernuschi).

studo», disponendo intorno al *Vittorio Veneto* la III, l'VIII e la I Divisione con le loro siluranti. La formazione, la cui velocità era rallentata da quella del *Vittorio Veneto*, che solo alle 19:45 risalì a 19 nodi, alle 18:23 ricominciò a essere oggetto degli attacchi da parte degli aerei britannici, che proseguirono oltre il tramonto. Alle 19:28 cominciò l'attacco degli aerosiluranti e un Albacore, poi abbattuto, riuscì a colpire con un siluro la poppa dell'incrociatore *Pola*, appartenente alla I Divisione (*Zara*, *Fiume* e *Pola* con i cacciatorpediniere *Alfieri*, caposquadriglia, *Carducci*, *Gioberti* e *Oriani* al comando dell'ammiraglio Cattaneo). L'impianto elettrico del *Pola* andò fuori uso impedendo alla nave qualsiasi attività di bordo, lasciando l'incrociatore fermo, isolato e in mezzo al mare.

Capo Matapan

Come riporta lo stesso ammiraglio Iachino: «a causa dell'oscurità e del fragore delle artiglierie, il grave incidente passò sul momento inosservato», e solo alle 20:16 arrivò in plancia del *Vittorio Veneto* (sede del Comando Squadra) il seguente messaggio: «Nave *Pola* informa essere stata colpita da siluro a poppa. Nave est ferma». L'ammiraglio Iachino ordinò alle 20:21, via radio telegramma cifrato: «1^a Divisione vada soccorso *Pola*». Il Comando Divisione, sembra che non ricevette tale messaggio (o lo ricevette in ritardo) tanto che alle 20:27 il *Vittorio Veneto*, in plancia, ricevette il seguente ulteriore messaggio: «Salvo ordine contrario lascerò due c.t. di scorta al *Pola*». Vista la situazione, a scanso di equivoci, l'ammiraglio Iachino reiterò l'ordine alle 20:45: «*Zara*, *Fiume*, et 9^a Squadriglia vadano soccorrere *Pola*». Alle 20:58 arrivò al Comando Squadra il seguente telegramma dalla I Divisione: «Chiedo se posso invertire la rotta per andare portare assistenza nave *Pola*».



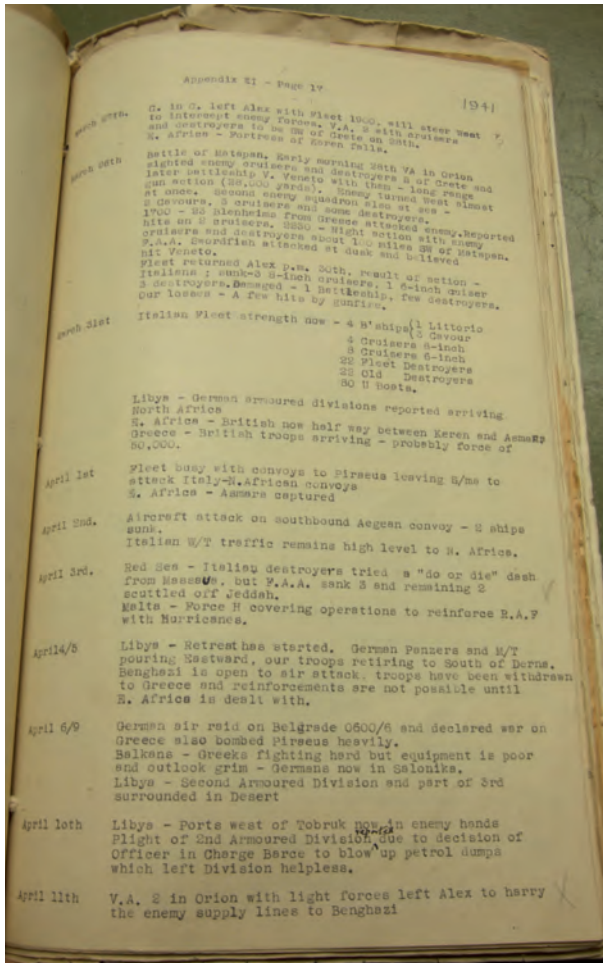
Alle 21:03 l'ammiraglio Iachino rispondeva: «*Si. Invertite la rotta*».

L'inversione della rotta da parte della I Divisione avvenne dopo le 21:03, precisamente alle 21:06. Questo ritardo, causato dalla necessaria chiarificazione degli ordini, avrà poi una significativa conseguenza nel corso dei successivi avvenimenti. Si è molto discusso sull'ipotesi di una divergenza di vedute tra Comando Squadra e Comando Divisione, se l'iniziale decisione dell'ammiraglio Cattaneo di lasciare solo due c.t. di scorta al *Pola* fosse motivata da ragioni operative, dalla mancanza di precise informazioni sullo stato dell'unità, dal convincimento che fosse in grado di riprendere in autonomia la navigazione. Sono ipotesi che non troveranno mai risposta, in questa sede siamo certi di non poter dubitare, nemmeno un istante del coraggio e dello slancio generoso con il quale l'ammiraglio e tutta la I Divisione tornò in soccorso del *Pola*.

Gli incrociatori e, in seguito, le sopraggiunte navi da battaglia britanniche avevano però già individuato dalle ore 20:40, col radar e nell'oscurità della notte, il *Pola* immobilizzato. Alle 21:55 l'incrociatore *Ajax* comunicò di aver rilevato tre navi non identificare con il proprio radar a 5 miglia dalla propria posizione, si trattava della I Divisione di Cattaneo, ma furono scambiati per unità

di scorta britanniche. Infine, alle 22:03, il radar del *Valiant* rilevò a sinistra una grande unità navale immobile che Cunningham ritenne potesse trattarsi del *Vittorio Veneto* e alle 22:23, dopo che dal *Pola* era partito un segnale luminoso di soccorso, da bordo del cacciatorpediniere *Stuart* e della corazzata *Warspite* furono osservate le sagome oscurate delle navi italiane. Alle 22:27 lo scontro iniziò e si concluse in appena quattro minuti con i grossi calibri britannici che spararono esattamente 100 colpi, colpendo gli incrociatori italiani.

I cacciatorpediniere italiani seguivano in linea di fila gli incrociatori, invece di precederli in scorta avanzata, in seguito alla decisione in questo senso presa dall'ammiraglio Cattaneo. Su questo episodio sono stati scritti fiumi d'inchiostro e sono state fatte troppe inutili polemiche. Le decisioni del Comandante Superiore in mare sono il risultato di molteplici fattori concomitanti e spesso contrastanti tra loro. Forse, e ribadiamo forse, si trattò di una scelta dettata dall'ormai scarsa autonomia residua dei caccia italiani, i quali avrebbero dovuto risalire la formazione con un dispendioso spunto di velocità per portarsi in testa alla Divisione. Forse, fu ritenuto opportuno non sollevare, procedendo a oltre 16 miglia, dei baffi di prora che avrebbero tradito la I Divisione nella notte. O, forse, l'ammiraglio preferì evitare che i suoi caccia potessero intralciare la prevista manovra di rimorchio notturno del *Pola* da parte del *Fiume*. Chi ha avuto modo di effettuare rimorchi notturni nel corso di notti senza luna, sa come anche mediante l'ausilio del radar si tratti di una manovra molto delicata e pericolosa per il forte rischio di collisione. Vanno tenuti presente, inoltre, la fatica e lo stress accumulati nel corso dell'operazione e dei recenti combattimenti aeronavali. Comunque, è accertato che uno scontro notturno con le corazzate inglesi non era dato per probabile. Si ritenne, infatti, sia a bordo del *Vittorio Veneto* sia dello *Zara* che, al massimo — e in ossequio con la dottrina italiana del tempo — si sarebbero potuti incontrare, se del caso, i cacciatorpediniere britannici impegnati nelle ricerche notturne. In realtà le siluranti britanniche inviate alla ricerca del nemico, oltre a procedere in linea di fila anziché a rastrello, erano state depistate da un abile cambio di rotta ordinato dall'ammiraglio Iachino dopo il calare delle tenebre.



Pagina tratta dal Fondo TNA ADM 233/88 *Admiralty Use of Special Intelligence in Naval Operations* dove vengono riportati alcuni *hits* (colpi) da *gunfire* (tiro navale) sofferti dai britannici a Matapan (immagine pubblicata col permesso del Lord Controller, collezione Enrico Cernuschi).

Meno di un minuto dopo la prima salva di grosso calibro, le navi da battaglia inglesi aprirono il fuoco con le proprie batterie secondarie, contro i sopraggiungenti caccia italiani inquadrando però, con le prime 2 fiancate da 152 mm del *Warspite*, il caccia inglese *Havock*. Il comandante della Squadriglia italiana, capitano di vascello Salvatore Toscano, scomparso volontariamente con la propria nave quella notte e decorato con la Medaglia d'Oro alla Memoria, era un illustre osservatore d'aereo tornato in mare, in quell'occasione, dopo oltre 2 anni trascorsi a terra. Allo scopo di chiarire la situazione ordinò dapprima di accostare in fuori per poi andare decisamente all'attacco col siluro. Come scrisse in seguito l'allora sottotenente di vascello Vito Sansonetti, figlio dell'ammiraglio e uno degli ufficiali

superstiti dell'*Alfieri*, sulla base delle intercettazioni che erano in corso proprio sull'*Alfieri* (la nave era sede di comando di Squadriglia e faceva più ascolti delle altre) si era giunti alla conclusione di essere prossimi a uno scontro col nemico. Proprio quando Sansonetti si recava in plancia per comunicare la notizia: «... *aprii la porta della plancia e la stavo chiudendo, quando, attraverso i vetri, vidi improvvisamente un'enorme fiammata a poche centinaia di metri dalla nostra prora che si allargò verso dritta*».

Nel corso dell'attacco delle siluranti italiane, il *Valiant* colpì più volte, alle 22:31, coi propri cannoni da 114 mm, il *Carducci* all'apparato motore, immobilizzandolo nel giro di pochi minuti, mentre l'*Oriani* veniva danneggiato, un minuto dopo, da un proietto da 152 mm del *Warspite*. Infine, tra le 22:33 e le 22:35, il *Barham* tirò la propria ultima salva di grosso calibro, avendo i cannoni ancora carichi, e altre da 152 mm contro l'*Alfieri*, già colpito in precedenza da un proietto che, però, non l'aveva immobilizzato. L'unità affondò un quarto d'ora dopo al termine di un breve duello contro i cacciatorpediniere nemici. Il *Pola*, testimone in lontananza dell'intera vicenda, fu silurato e affondato, in seguito, dai caccia britannici dopo che l'equipaggio era stato raccolto.

Conclusione

La confusione, dalle due parti, regnò sovrana quella notte, tanto che il primo messaggio trasmesso dalle corazzate inglesi, in corso di rapido allontanamento, comunicò a Londra che erano stati danneggiati due incrociatori pesanti e che si sperava in un loro successivo affondamento (7). Le perdite umane verificatesi la notte di Matapan furono senz'altro la conseguenza più grave di quell'episodio, unitamente alla perdita di un'intera Divisione navale. È evidente, tuttavia, che le vicende di Gaudò e Matapan dimostrarono l'impossibilità per una corazzata, per quanto potente e modernissima come il *Vittorio Veneto*, di confrontarsi efficacemente contro un Gruppo da Battaglia dotato di portaerei e di una componente aeronavale addestrata che faceva parte integrante della Marina. Lo stesso dramma si ripeté meno di due mesi dopo, quando la celebre corazzata tedesca *Bismarck* fu azzoppata per sempre, in Atlantico, da un aerosilurante inglese (decollato da una portaerei) per essere poi finita

dalle sopraggiunte navi da battaglia britanniche senza aver abbattuto, durante tutta quell'unica missione, un solo aereo inglese. È però doveroso ricordare che a quell'epoca i grossi calibri delle navi da battaglia, continuavano a rappresentare, nell'immaginario collettivo, il tradizionale punto di forza e d'orgoglio, anche nel Regno



L'incrociatore ZARA (Fondo Luigi Lovera, g.c. presidenza ANMI). A sinistra: Impianto da 37/54 dell'incrociatore ZARA che potrebbe aver reagito la notte di Matapan colpendo gli inglesi (John Campbell, *Naval Weapons of World War Two*). In basso: l'ALFIERI (Fondo Luigi Lovera, g.c. presidenza ANMI).

Unito, rispetto a quella «moda passeggera» (*passing fad*) delle portaerei, come le definiva, ancora nel 1944, l'ammiraglio Cunningham, diventato nel frattempo Primo lord del mare (8). A testimonianza di questo, subito dopo Matapan, la Mediterranean Fleet uscì al gran completo, durante la successiva campagna di Creta del maggio 1941, per parare la perdurante minaccia in potenza posta dalla Squadra italiana esponendosi, in tal modo, agli attacchi degli aerei tedeschi e italiani e delle siluranti della Regia Marina. Fu così che il 22 maggio 1941, dopo l'azione tra la Divisione incrociatori dell'ammiraglio Edward Leigh Stuart King e la torpediniera *Sagittario* e l'avvenuto azzoppamento dell'incrociatore *Naiad*, danneggiato e incapace di sviluppare più di 16 nodi, che la Divisione formata dalle navi da battaglia *Warspite* e *Valiant* fu costretta a penetrare ugualmente, di giorno, nell'Egeo per appoggiare la ritirata dei propri incrociatori in difficoltà. Questa circostanza causò a sua volta, nel giro di poche ore, sia l'affondamento, a opera dei velivoli germanici, degli incrociatori *Fiji* e *Gloucester*, sia il grave danneggiamento (7 mesi di lavori negli Stati Uniti) della nave da battaglia *Warspite*, oltre a danni minori alla gemella *Valiant*.



Il ricordo del successo di Matapan ha accompagnato, a sua volta, la Royal Navy per anni (9) anche se, di là da quella che fu la condotta operativa, ci furono per la Regia Marina tante sfortunate coincidenze, tutte contemporanee e concomitanti. Merita comunque sincera ammirazione il duro, silenzioso e sanguinoso addestramento notturno (costellato di collisioni ancora nel corso del 1939) che la Royal Navy protrasse per un quarto di secolo in vista della messa a punto di un'adeguata, nuova dottrina in merito al combattimento nell'oscurità che combinasse con efficacia l'uso coordinato dei proiettori col tiro dei grossi calibri pur in mancanza, come per tutte le altre Marine della Seconda guerra mondiale, di cariche antivampa per i cannoni superiori ai 133 mm (10).



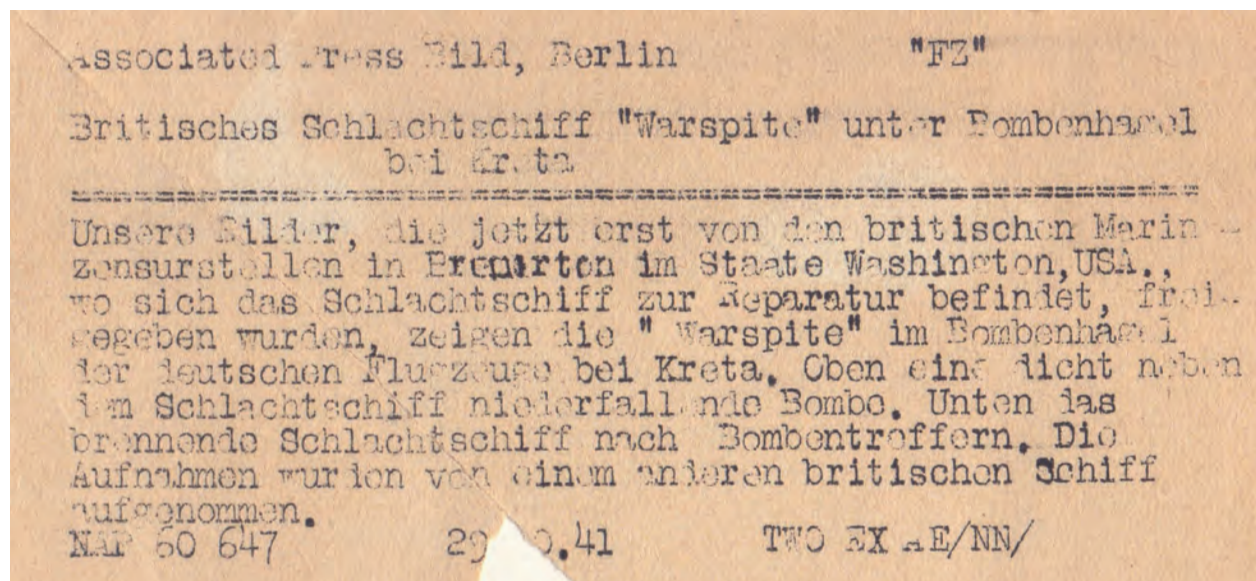
A sinistra: ospedale Regina Margherita di Messina, aprile 1941. Il TV Vito Ninni, comandante in seconda del CT *CARDUCCI*, con la figlia Rosalba. Al centro: ospedale Regina Margherita di Messina, aprile 1941. Il comandante del CT *CARDUCCI*, CF Alberto Ginocchio, Medaglia d'Oro al Valor di Marina, assieme ad alcuni ufficiali della propria nave (TV Ninni, TV Michele Cimaglia, TV Michele Fontana) e alle loro famiglie. I superstiti furono salvati grazie alla tenacia del comandante Ginocchio dopo aver trascorso tre giorni e tre notti difficilissimi in mare (Fondo Antonio Ninni, g.c. presidenza ANMI). In basso: Creta, 22 maggio 1941. La nave da battaglia inglese *WARSPITE* colpita e messa fuori combattimento da bombardieri tedeschi (collezione Enrico Cernuschi).

Alla Marina, oggi, resta il ricordo di quelli che persero la vita in quei tragici avvenimenti. Nel totale dei caduti degli eventi di Gaudò-Matapan sono compresi 7 appartenenti ai reparti di volo imbarcati della Regia Aeronautica, un corrispondente di



guerra e 24 militarizzati a fianco di 91 ufficiali, 292 sottufficiali e 1.908 tra graduati e comuni. 161 naufraghi furono salvati dalla nave ospedale *Gradisca*; altri 1.023 finirono prigionieri degli inglesi, mentre altri 139 naufraghi recuperati il 29 marzo dai cacciatorpediniere ellenici furono liberati il mese successivo in seguito alla resa della Grecia.

Come sempre, agli uomini e alle donne degli equipaggi e della Forza armata si chiede, in pace, in battaglia e in guerra, di fare il loro dovere. I marinai italiani di Gaudò, di Matapan e dei numerosissimi altri scontri di quella guerra sul mare lo fecero fino in fondo. ⚓



Il retro dell'immagine di pagina precedente (in basso), venduta da un marinaio britannico ai Servizi tedeschi durante le riparazioni di quella corazzata negli Stati Uniti (collezione Enrico Cernuschi).

NOTE

- (1) Ufficio Storico della Marina Militare, Dati statistici, Roma 1972, p. 69, 160-166.
- (2) Richard Hammond, *Strangling the Axis, Strangling the Axis: The Fight for Control of the Mediterranean during the Second World War*, Cambridge University Press, Cambridge 2020, p. 75.
- (3) Craig Stockings, Eleanor Hancock, *Swastika over the Acropolis. Re-interpreting the Nazi Invasion of Greece in World War II*, Brill, p. 122.
- (4) Keith McBride, *Eight six-inch guns in pairs*, Warship 1998, pp. 174-175.
- (5) Vincent P. O'Hara, *Struggle for the Middle Sea*, Naval institute press, 2008, p. 88.
- (6) S.W.C. Pack, *Night Action Off Cape Matapan*, Allan, Londra 1972, p. 44. Essendo tiro di aggiustamento, le salve avevano l'apertura regolamentare tra i 400 e gli 800 m prima di passare al tiro in efficacia.
- (7) TNA, ADM 199/255, *Mediterranean War Diary*, March 28th 1941.
- (8) David K. Brown, *Sir Stanley V. Goodall, KBC, OBE, RCNC*, Warship 1997-98, p. 62.
- (9) Tipica la definizione data da Oliver Warner nel suo *The British Navy. A Concise History*, Thames and Hudson, Londra 1975, p. 155: «... a night action which bore the stamp of aggressive genius», ovvero: «... un'azione notturna che ha il marchio della genialità aggressiva».
- (10) John Campbell, *Naval Weapons of World War Two*, Conway, Londra 1985, p. 5.

BIBLIOGRAFIA

- Archivio Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, Fondo Scontri navali e operazioni di guerra, cartelle 27, 28 e 28 bis.
- Ronald Seth, *Two Fleets Surprised. The Story of the Battle of Cape Matapan*, March 1941, ed. Geoffrey Bles, Londra 1960.
- Whitehall Histories: Naval Staff Histories (a cura di Christopher Page), *The Royal Navy and the Mediterranean*, volume II: November 1940-December 1941, Ministry of Defence, HMSO, Londra 1957.
- Vincent p. O'Hara, *Struggle for the Middle Sea*, ed. Naval Institute, Annapolis 2009.
- Fioravanzo Giuseppe, *La Marina Italiana nella Seconda guerra mondiale*. vol. IV: *La Guerra nel Mediterraneo - Le azioni navali: dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*, ed. Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1976 (prima edizione 1959).
- Chirco Giuseppe, *Il sacrificio della Prima Divisione a Capo Matapan*, ed. Laurenzana, Napoli 1995. Nuova edizione Armano, s.l., 2015.
- Iachino Angelo, *Gaudò e Matapan*, ed. Mondadori, Verona 1946.
- Iachino Angelo, *La sorpresa di Matapan*, ed. Mondadori, Verona 1957.
- Iachino Angelo, *Il punto su Matapan*, ed. Mondadori, Verona 1969.
- Iachino Angelo, *Gaudò e Matapan*, Rivista Marittima, novembre 1947.
- Brenta Emilio, *Circa due episodi navali: Pearl Harbour - Gaudò e Matapan*, Rivista Aeronautica, febbraio 1948.
- Iachino Angelo, *La decisione di soccorrere il Pola*, Rivista Marittima, febbraio 1953.
- Rivara Fernando, *Il radar e Iachino*, Storia Illustrata, luglio 1979 (si veda pure, sullo stesso argomento: Corsi Borgnino Adriana, *Storia Illustrata*, ottobre 1979 e nuovamente Fernando Rivara nel numero di dicembre 1979).
- Romano Zipolini, *A noi non accadrà - Un marinaio nella Seconda guerra mondiale. Da Barga a Capo Matapan, la prigionia, Bari*, ed. Tralerighe, Lucca 2019.
- Maurizio Bausi, *Matapan - Uomini e navi in una vera storia di guerra*, ed. Guida, Napoli 1999.
- Fraccaroli Aldo, *Iachino e il tormento di Matapan*, STORIA militare, ottobre 1993.
- Capriotti Giuliano, *Morte per acqua a Capo Matapan*, ed. Lerci, 1965.
- Fraccaroli Aldo, *Il combattimento navale di Gaudò*, STORIA militare, gennaio 2001.
- Bagnasco Erminio, Cernuschi Enrico, *Le navi da guerra italiane*, ed. Albertelli, Parma 2003 (seconda edizione 2005, terza edizione 2009).
- Viglieri Alfredo, *In mare, in terra e in cielo*, ed. Mursia, Milano 1977.
- Minchilli Guido, *Il comandante aspetta l'alba*, ed. Atlantica editrice, Roma 1945.
- Sansonetti Vito, *Benvenuti a bordo*, ed. Nauticard, Roma 1998.
- S.W.C. Pack, *Azione notturna al largo di Capo Matapan*, Mursia, Milano 1973.
- British Intelligence in the Second World War*, Volume 1 (a cura di F.H. Hinsley, E.E. Thomas, C.F.G. Ransom e R.C. Knight), Cambridge University Press, 1979.



Tendenze evolutive delle capacità, forze e dottrine expeditionary in campo anfibio e aeronavale



In alto: la LHD (Landing Helicopter Dock) TRIESTE in allestimento durante le operazioni di trasferimento da Castellammare di Stabia al cantiere del Muggiano alla Spezia (digilander.libero.it). A fianco: la Marina Militare italiana sta acquisendo 4 nuovi mezzi da sbarco di moderna concezione dai cantieri navali Vittoria. Nell'illustrazione l'immagine pittorica del mezzo (analisi difesa.it).

Paolo Sandalli

Ammiraglio di squadra in ausiliaria, ha ricoperto rilevanti incarichi a livello di pianificazione strategica, politico-militare e diplomatico, in ambito internazionale e interforze ai vertici dell'International Military Staff della NATO, della Divisione piani e politica militare dello Stato Maggiore Difesa e addetto per la Difesa con credenziali presso Indonesia, Singapore e Filippine. Ha esperienza operativa di 20 anni di imbarco e di comando navale, culminata nel comando della Forza multinazionale marittima delle Nazioni unite in Libano, nonché quale capo Divisione operazioni della Squadra navale. È stato comandante in 2^a, direttore corsi ufficiali e insegnante di etica militare in Accademia. Ha conseguito un master di II livello in Geopolitica e relazioni internazionali ed è autore di vari volumi e saggi a sfondo geopolitico, storico e militare, anche sulla nostra Rivista.



Numerosi anni di «*boots on the ground*» in Afghanistan, Iraq o in altri teatri di *peacekeeping and stabilization*, inseriti in dispositivi prevalentemente costituiti dagli eserciti dei propri paesi o delle coalizioni, in differenti scenari operativi e a diversi livelli di intensità, ma spesso non affacciati sul mare o addirittura lontani da esso, affrontati, nell'ultimo paio di decenni, dalle Forze anfibe delle Marine occidentali, spaziando dall'US Marine Corps (USMC), ai Royal Marines, al nostro San Marco o al Tertio de Armada, hanno messo un po' in ombra la vocazione di proiezione di potenza e assalto dal mare, nonché la connotazione *expeditionary* in contesti marittimi e litoranei di questi prestigiosissimi corpi e reparti, la cui tradizione e soprattutto cultura e valenza operativa, risiede invece, in quelle peculiari e uniche caratteristiche professionalmente ed emotivamente intrise di salsedine. Il fenomeno non ha coinvolto le aviazioni imbarcate, grazie all'intrinseca e immediatamente evidente valenza strategica della proiezione di potenza aerea dal mare (potere aeronavale) che travalica la fascia litoranea, espletando i propri effetti ben oltre la costa o il suo interno.

Oggi la vocazione *expeditionary* delle flotte ritorna prepotentemente alla ribalta, quanto mai più necessaria e fondamentale, nelle sfide per la sicurezza proposte dai nuovi equilibri, o forse meglio «disequilibri» strategici

e inerenti ipotizzabili scenari operativi che, nel cosiddetto *secolo blu*, si presentano con sempre più evidente connotazione marittima, e in tale ambito spesso litoranea, anche in relazione alle sempre più ricorrenti dispute sul controllo di spazi marittimi, essenziali per i diversi paesi sia in termini di sicurezza delle linee di comunicazione in passaggi ristretti, sia in termini di sfruttamento delle risorse marine e dei fondali, per il quale il controllo di specifiche zone costiere e insulari diventa determinante ai fini di avanzare pretese e diritti da parte degli Stati rivieraschi interessati. Peraltro, tali sfide e scenari richiedono anche una profonda evoluzione dei mezzi, delle capacità, delle tecniche e delle dottrine rispetto ai quei concetti operativi, principi e modalità delle operazioni anfibe, rimasti sostanzialmente invariati dall'ultimo conflitto mondiale e attraverso la Guerra fredda. Scopo di queste note è fornire una panoramica di tale evoluzione, che forse sarebbe meglio definire *rivoluzione*, già iniziata da qualche anno e che coinvolge sia tutte le Forze anfibe occidentali e primariamente l'USMC, che rimane la forza di riferimento essenziale cui tutti si ispirano, ma anche i potenziali oppositori, presso i quali si stanno sviluppando capacità che non possono non destare preoccupazioni.

Tale evoluzione o rivoluzione si basa su tre elementi fondamentali:

— «*rivoluzione*» **delle componenti anfibe ed expeditionary delle flotte.** Tutte le principali Marine (ma anche quelle cosiddette emergenti e/o di non consolidata tradizione anfibia) hanno in atto programmi di potenziamento e rinnovo della componente navale *expeditionary* e anfibia. A tali programmi di modernizzazione e irrobustimento si accompagna una profonda revisione dei requisiti operativi in termini capacitivi con realizzazioni e progetti che per le Marine più ambiziose, che intendono rimanere rilevanti nei nuovi scenari globali e connesse sfide alla sicurezza, prevedono unità sempre di maggiore autonomia (in termini di sostenibilità logistica delle operazioni), dislocamento, capacità C4I (*command, control, communications, computers, intelligence*) e capacità dei dispositivi che esse sono destinate a imbarcare, trasferire, proiettare, e infine dirigere e sostenere nella fase di sbarco. La nave anfibia, non è più un semplice vettore d'arma (dove



Mezzi da sbarco dell'US Marine Corp mentre si avvicinano a terra durante una recente esercitazione (Exer. Bold Alligator) - (DefPost, A Comprehensive Aerospace & Defense Portal).

l'arma è costituita dalla forza da proiettare), ma una *capital ship* integrata al primo livello in un dispositivo di proiezione *expeditionary* oceanico e in teatri lontani come richiesto in un mondo sempre più interconnesso, ove una crisi nelle aree più remote può riverberarsi con effetti devastanti in altre parti del pianeta. Tale integrazione si estrinseca anche nelle capacità di fondamentale concorso di supporto aereo per il dominio delle acque litoranee in cui avviene l'intervento anfibio e il supporto aereo tattico diretto allo stesso, a completamento di quello strategico fornito anche dalle piattaforme portaelicotteri. Né può essere pretermessa l'integrazione con l'altra fondamentale componente del dispositivo *expeditionary* costituito dalle rifornitrici di Squadra, la cui evoluzione è simile a quella delle unità anfibia, sia in termini di valenza strategica per assicurare la sostenibilità logistica pura e di combattimento alla spedizione, sia in termini capacitivi C4I.

Il primo essenziale principio che deriva da quanto sopra esposto è che, se un tempo unità navali di tali capacità erano prerogativa solo di *US Navy* e *US Marine Corps*, oggi anche una media potenza regionale con interessi economici, e quindi di sicurezza, globali — definizione che ben si addice a tutti i quattro/cinque principali paesi europei incluso il nostro —, non può permettersi di rinunciare a una Marina dotata di componente *expeditionary* comprensiva di unità di tal fatta, di una componente aerea organica proiettabile da proprie piattaforme e di una componente anfibia capace di agire direttamente dal mare. Tali componenti devono essere altresì capaci di integrarsi

in dispositivi internazionali tali da assicurare capacità di intervento ovunque necessario per mantenere rilevante nel pianeta l'Occidente nel suo insieme, nonché, in tali contesti, far sentire la voce del proprio interesse nazionale. Ciò vale anche per la nostra Marina, pena il declassamento irreversibile del paese non solo sul piano politico e delle relazioni internazionali ma anche sul piano economico con l'esclusione dai vari «G» (a 7-8 o 20 componenti che siano); — **«rivoluzione» della dottrina operativa anfibia, di pari passo con l'evoluzione dei mezzi e l'introduzione di mezzi «autonomi» (una rivoluzione nelle operazioni di sbarco)**. Il generale Coffman (capo Dipartimento *expeditionary warfare* al Pentagono) ha affermato un paio di anni or sono, a una conferenza in ambito NATO che: *«certamente sono finiti i tempi in cui si possa supporre di pianificare un tradizionale massiccio assalto anfibio frontale presentandosi a poche miglia di fronte a una red beach per stabilirvi una solida testa di ponte operativa atta ad abilitare la conquista di un territorio relativamente vergine presidiato da ingenti forze nemiche.... Ed è altrettanto certo che andremo a terra in maniera totalmente diversa da quella con cui lo abbiamo fatto in passato»*.

Questa sintetica affermazione racchiude molto bene il significato della rivoluzione in atto nella dottrina anfibia della principale Forza da sbarco esistente oggi nel pianeta, che fa da riferimento per tutte quelle occidentali e non solo. E evidente infatti, innanzitutto, che la descritta evoluzione delle unità anfibia da semplici vettori a *capital ships*, impone che le stesse siano mantenute a distanze *stand off* relativamente lontane dall'obiettivo litoraneo

per preservarle dalla possibile offesa da terra. Ciò anche in considerazione che gli scenari operativi maggiormente ipotizzabili, come meglio vedremo trattando del concetto EABs (*Expeditionary Advanced Bases*), avranno luogo con ogni probabilità in acque ristrette, quali quelle arcipelagiche o prospicienti stretti e *choke points* o comunque in bacini chiusi/semichiusi a causa delle crescenti dispute che coinvolgono tali ambienti, connesse ai crescenti interessi di sfruttamento delle risorse marine e alla inerente evoluzione del diritto del mare su tale aspetto o comunque alle diverse interpretazioni dello stesso da parte degli attori nazionali. In tali scenari le grandi unità anfibe sarebbero particolarmente vulnerabili e a maggior ragione esse devono mantenersi a distanza di sicurezza.

Tale cambiamento nella tradizionale modalità di impiego delle unità navali anfibe comporta anche cambiamenti nei mezzi da sbarco e vettori che devono trasferire a terra uomini e armamenti, e a loro volta rispondere a requisiti di maggiore capacità di trasporto, autonomia, velocità, maggiore autodifesa e ridotta vulnerabilità alle insidie da affrontare durante i più lunghi ed esposti percorsi dal punto di lancio fino al contatto con la spiaggia.

Infine, il vertiginoso sviluppo delle soluzioni *unmanned*, che si sta verificando in ogni campo a velocità esponenziale, sta cambiando totalmente tattiche e modalità della presa di terra, nel senso che in un futuro che è già iniziato tutte le operazioni *precursor*, propedeutiche e necessarie sia alla pianificazione che alla fase operativa, quali le attività di ricognizione, esplorazione, raccolta dati idrografici e sull'obiettivo, *intelligence*, sorveglianza del nemico, smiamento, demolizione ostacoli antisbarco, preparazione del terreno e posizionamento di *beacons*, ausili, assetti di comunicazione e altro, saranno svolte con mezzi *unmanned*;

— **«rivoluzione» nelle dispute marittime in aree litoranee e mari chiusi/semichiusi e la conseguente rivoluzione dei concetti operativi. Il concetto EABs (*Expeditionary Advanced Bases*).** Quanto già osservato a proposito dei prevedibili scenari in cui dovranno operare le Forze anfibe comporta anche una radicale rivoluzione dei concetti operativi di impiego. Le ambizioni delle potenze emergenti o tradizionali

più assertive in campo marittimo sono sempre di più intese ad allargare dominio e influenza sugli spazi marittimi di interesse attraverso il possesso di territori strategici (isole, isolotti, penisole, aree costiere di passaggi ristretti, ecc.) su cui poggiare le proprie rivendicazioni su sempre crescenti aree marine da anettere alle proprie acque territoriali o per espandere le Zone Economiche Esclusive. Riprendere possesso di tali zone per sé o per/con gli alleati in caso di fatto compiuto ristabilendo lo *status quo*, o preferibilmente impedire che il fatto avvenga attraverso un'adeguata deterrenza fornita sia attraverso la chiara dimostrazione di possedere capacità e strumenti per una efficace e determinata reazione a tali tentativi, sia attraverso il pre-posizionamento al profilarsi della crisi di forze a difesa dell'obiettivo oggetto della potenziale aggressione, costituisce il più probabile scenario operativo litoraneo con cui dovranno confrontarsi le forze *expeditionary*, i reparti anfibi preparati a operare dal mare e sulle coste in sinergia e unità di visione con le flotte.

Le EABs, di cui l'USMC sta sviluppando concetto operativo e dottrina, e sperimentando sul campo l'efficacia nelle esercitazioni della serie *Alligator*, intendono dare risposta a tale problematica, attraverso la creazione di unità operative altamente flessibili, snelle, autosufficienti, dotate di elevata e letale potenza di fuoco e capaci di intervento rapidissimo o già pre-posizionate nel territorio da difendere, per far fronte a tali possibili situazioni.

Non è un mistero che preoccupazioni e idee del Pentagono su tali scenari si appuntino soprattutto sul teatro del Pacifico occidentale e l'Indiano sud-orientale, ove è evidente la crescente assertività cinese su tutta la serie di potenziali obiettivi insulari, oggetto di dispute che vanno dall'arcipelago giapponese delle Senkaku (Diaoyu per la Cina) fino agli arcipelaghi del Bengala indiano, passando per tutti i contenziosi esistenti nel Mar Cinese Meridionale. Ma, a ben vedere, un tale concetto si attaglia perfettamente anche agli innumerevoli scenari di contenziosi marittimi e costieri che pervadono il nostro Mediterraneo sia allargato, che tradizionale e in un futuro non lontano ai prevedibili contenziosi che già si profilano sulle acque e litoranei artici.

Del resto, il concetto EABs, dal punto di vista del

principio, non si discosta molto dal *Readiness Action Plan* che, su ispirazione statunitense del SACEUR (Comandante supremo delle Forze alleate in Europa), la NATO ha adottato per contenere e prevenire altri possibili colpi di mano russi, in particolare nei paesi ballici, dopo l'avventura in Crimea e nel Donbas Ucraino. Le formazioni multinazionali NFIUS (*NATO Forces Integration Units*) pre-posizionate a rassicurazione degli alleati nei territori minacciati, rappresentano una analoga risposta di deterrenza a dimostrazione della compattezza e determinazione dell'Alleanza, e costituiscono una forza a elevata prontezza e capacità operativa idonea non solo a deterrere, ma anche a fornire una prima reazione e resistenza in attesa dei rinforzi e della necessaria risposta massiccia.

Vedremo quindi di seguito i dettagli di tali tre componenti della rivoluzione in campo *expeditionary*.

I programmi di acquisizione delle flotte

Uno degli esempi più evidenti dell'inversione di tendenza in atto riguardo le forze *expeditionary* riguarda la *Royal Navy*: Solo nel 2017, nell'ambito della *National Security Capability Review*, si ipotizzava un taglio di 2.000 elementi ai *Royal Marines*, la dismissione delle navi di assalto anfibio *Albion* e *Bulwark*, mentre sono fin troppo note le vicende che per un breve lasso di tempo hanno lasciato ipotizzare che la ex potenza imperiale marittima britannica rimanesse senza portaerei. Ebbene, un contro rapporto a livello commissione parlamentare intitolato *The sunset (tramonto) of the Royal Marines* ha definito tale ipotesi «*military illiterate... and totally at odds with strategic reality*». Sappiamo poi tutti come è andata con le nuove piattaforme classe «Queen Elizabeth», che stanno restituendo alla Marina britannica il suo potere aeronavale, mentre già nel 2018 si è provveduto al reclutamento di contingenti aggiuntivi di *Royal Marines*, alla ristrutturazione di tale specialità in termini ancora più marcatamente idonei a operare in teatri lontani e in scenari di elevata intensità, e venivano avviate nuove soluzioni per dare alla componente anfibia nazionale la necessaria massa critica per rispondere alle esigenze della «*british foreign and security policy*».

Negli Stati Uniti la auspicata Marina delle 355 navi

entro il 2050 (attualmente le unità sono 299), prevede un netto rafforzamento della componente di assalto anfibio che dovrebbe passare da 34 a 38 unità di più spinte capacità e dimensioni, il budget del FY 2019 ha visto un incremento di 5 miliardi di dollari sul capitolo dedicato al potenziamento delle capacità *overseas contingency operations*, mentre è stato definito irrinunciabile e incomprimibile il programma delle portaerei classe «Ford», di cui la terza, *USS Enterprise* (CVN 80) è stata già finanziata e la quarta (CVN 81) lo sarà nel 2023. Anche l'*US Navy*, con le previste 11 unità LHD/LHA (*Landing Helicopter Dock/Landing Helicopter Assault*) della classe «America», con un dislocamento di 50.000 tonnellate, manifesta la tendenza verso unità di accresciute dimensioni. Le 26-27 LPD classe «San Antonio» dovrebbero completare il numero di 38 unità di assalto anfibio ritenute necessarie.

Venendo alle potenze regionali, tra cui la nostra, l'ec-



La portaerei dell'US Navy *GERALD FORD* ha recentemente conseguito la sua *Initial Operational Capability* (digilander.libero.it). In alto: la nuova portaerei britannica *QUEEN ELIZABETH* durante le prove in mare (wikipedia.it).

cellente profilo della LHD *Trieste* ben si inquadra nella descritta tendenza, con il suo dislocamento di 22.000 tonnellate, il suo spazio di carico utile di 4.500 m² e la sua vocazione multiruolo. La capacità *expeditionary* della nostra Forza armata incentrata su *Cavour*, *Garibaldi*, *Trieste*, *Vulcano* ed *Etna*, associati con le fondamentali componenti del San Marco e della componente imbarcata AV-8 e ora F-35 e con le ancora valide LPD classe «Santi», costituisce un complesso in evoluzione e ammodernamento con le pianificate sostituzioni, di tutto rispetto, in linea con le nuove tendenze e pienamente idoneo a integrarsi in un eventuale sforzo di proiezione anfibia o di forze speciali, nel quadro delle alleanze di riferimento o di coalizioni *ad hoc*, in qualsiasi teatro del *Mediterraneo allargato*, ma anche di intervenire autonomamente con adeguata credibilità in scenari in cui siano in gioco gli interessi nazionali quali l'evacuazione da zone di crisi di connazionali, rappresentanze diplomatiche o forze nazionali ivi dislocate o la presa/ripresa di possesso di specifici limitati obiettivi litoranei laddove si rendesse necessario.

La *Marine Nationale*, con la componente portaerei sia posseduta in passato e sia con quella attuale, accompagnata dalla intuizione che ha condotto alla realizzazione della classe «Mistral», antesignana di progettazioni imitate e realizzate successivamente da molte Marine, ha percorso nel continente i tempi delle attuali tendenze. La sua capacità *expeditionary* manca però di una vera tradizione anfibia classica, intesa come operazioni di conseguimento di obiettivi costieri con trasferimento e sbarco litoraneo di forze specializzate e dedicate a operare in tale peculiare ambiente operativo.

Ciò è invece ben presente nella *Armada spagnola* che, oltre alla componente portaerei, con la LHD *Juan Carlos I* e le due più vecchie LPD classe «Galicia», unitamente alla disponibilità di un reparto di altissima tradizione come il *Tertio*, si colloca tra le Marine di rilevante capacità di proiezione anfibia in senso classico. Il sodalizio di cooperazione e interoperabilità con l'Italia e il San Marco, in vigore attraverso la SIAF/SILF (*Spanish Italian Amphibious Force/Spanish Italian Landing Force*) dal 1996, fornisce a entrambi i paesi un notevole valore aggiunto in termini di capacità operativa e di intervento a elevato livello di interoperabilità e affiatamento.

Allargando lo sguardo oltre le Marine euroatlanti-

che, la più sorprendente novità emblematica della rivoluzione in atto è quella australiana. Priva di componente anfibia dal termine del Secondo conflitto mondiale, la *Royal Australian Navy* (RAN) ha acquisito nel 2014/2015 le HMAS *Adelaide* e *Canberra*, di 27.000 tonnellate, derivate dal progetto «Juan Carlos I» di Navantia, che ha impostato le navi in Spagna, poi completate a Melbourne. Le unità possono imbarcare una forza anfibia di 1.200 uomini e 110 veicoli, incluso l'imponente carro *Abrams*. Il ponte di volo può ospitare svariati tipi di elicotteri pesanti e da combattimento e presenta uno *sky-jump* e altre attrezzature idonee alle operazioni STOVL (*Short Take-Off and Vertical Landing*). Ancorché non sia nei piani australiani l'acquisizione dell'F-35, l'USMC ha già condotto sulle unità prove di interoperabilità e programmato periodici imbarchi di aliquote di tale velivolo. Tutto ciò conferisce all'Australia una significativa capacità di intervento nei teatri costieri e insulari del Pacifico e dell'Indiano in coordinamento con gli alleati statunitensi e dell'area.

In Asia, anche Giappone e Corea del Sud si stanno dotando di una componente anfibia. Il requisito di Seul è di poter proiettare forze rapidamente e ben all'interno del territorio nordcoreano in caso di necessità. Per tale compito si avvale delle due unità classe «Dodko» (una in consegna nel 2020) che rappresentano un aumento esponenziale delle esigue capacità precedentemente possedute, con l'intendimento di poter impiegare una forza a livello brigata a fianco dell'USMC.

Il Giappone, teoricamente ancora soggetto alle limitazioni imposte dal trattato di pace, ha recentemente acquisito le LPD *Izumo* e *Kaga* di 24.000 tonnellate. La funzione principale è di deterrenza nel contenzioso con la Cina sulle isole Senkaku. Peraltro Tokyo ricerca e promuove interoperabilità e coordinamento con Seoul e tutti gli altri paesi del *Pacific Rim*, oltre che ovviamente con gli Stati Uniti in funzione di contenimento e deterrenza della Cina. A tal fine, le due unità hanno effettuato attività di presenza e condotto visite ed esercitazioni in tutta l'area fino al Sud-Est asiatico. Indiscrezioni riportano inoltre che alla variegata componente elicotteristica imbarcata sulle unità potrebbe a breve affiancarsi la presenza del convertiplano *MV 22 Osprey* che accrescerebbe sensibilmente la ca-



Un'immagine del *CAVOUR* in navigazione (Pinterest). In basso: un'immagine della LHD/LHA (*Landing Helicopter Assault*) *AMERICA*. Con un dislocamento di 50.000 t è un chiaro esempio della tendenza ad accrescere le dimensioni delle unità *expeditionary* nei nuovi scenari operativi del mondo globalizzato (US Marine Corp).

pacità di proiezione via aria dei reparti imbarcabili sulle unità. Se questo è il panorama delle principali realtà delle Marine dell'Occidente o a questo alleate o collegate, è altrettanto interessante fare un esame dei competitori in quanto tali o potenziali.

Innanzitutto la *PLA Navy* (PLAN, *People's Liberation Army Navy*) e il *PLA Marine Corp* (PLAMC). La PLAN certamente possiede ancora limitate capacità *expeditionary*. I numerosi *deployments* effettuati finora nell'Indiano, in Mar Rosso dove è stata costituita una base a Gibuti, in Mediterraneo, e in Nord Europa costituiscono ambiziosa e fondamentale attività di presenza

e diplomatica atta a mostrar bandiera e a sostenere l'economia e le SLOCs (*Sea lines of communication*) di interesse, ma non certo proiezione di potenza per la quale la PLAN non ha ancora i mezzi. L'unica portaerei in servizio, la *Liaoning*, di derivazione russa, è solo il punto di partenza di un programma ben più ambizioso che certamente in futuro rimetterà in discussione anche gli attuali equilibri in questo campo, ma per i prossimi anni non sarà certamente in grado di intaccare la assoluta superiorità americana e complessivamente occidentale nel settore. Ciò non vale però per il settore strettamente anfibio, dove la PLAN ha certamente i mezzi per soddi-



sfare le esigenze di proiezione del PLAMC in quello che la dottrina cinese definisce «*la Difesa d'altura della Prima Catena di isole (Aleutine, Kurili, Ryukyus, Taiwan e gli arcipelaghi delle Filippine e della Sonda)*», ritenuta da Pechino non solo essenziale per la sicurezza del paese, ma area su cui è fondamentale, per lo stesso, esercitare controllo e influenza assoluti.

Il PLAMC per tale obiettivo costituisce già uno strumento formidabile e motivo di fierezza nazionale. Le due brigate di Marina dislocate a Zhanjiang, furono create in parallelo alla rinascita cinese, la prima *ex novo* nel 1980 e la seconda trasferita dall'Esercito nel 1998, e sono entrambe alle dipendenze della flotta cinese meridionale. Contano oggi 12.000 effettivi rigorosamente selezionati e altamente addestrati; soprattutto equipaggiati con una varietà di veicoli anfibi pesantemente armati e corazzati di caratteristiche tali non solo da non sfigurare nel confronto con l'USMC, anzi da impensierire quest'ultimo. La PLAN è già ampiamente attrezzata con ridonanti piattaforme navali adeguate a proiettare tale forza. Tuttavia i programmi prevedono a breve il potenziamento della componente a 20.000 effettivi (entro il 2021) con la creazione di una terza brigata e a 100.000 prima dal 2030 con la conversione al ruolo anfibio di unità dell'Esercito. Tali numeri ben dimostrano l'importanza strategica annessa da Pechino alla possibilità di intervento nella Prima Catena di isole.

Ciò di cui invece difetta sensibilmente il complesso navale e anfibio cinese è il supporto aereo. La Marina cinese non avrà pertanto mai vere capacità *expeditionary* finché tale lacuna non sarà colmata. Si ritiene che la PLAN abbia a propria disposizione circa 600 velivoli, di cui attualmente solo una modesta aliquota di J-15 può imbarcare sull'unica portaerei operativa. La maggior parte dei mezzi sono basati a terra e non sono neppure organici alla PLAN, ancorché designati al supporto operativo della stessa. Un ulteriore problema è costituito dalla dislocazione degli aeroporti e la loro distanza dai possibili obiettivi più lontani della Prima catena di isole che quindi non possono essere coperti. Pechino cerca di ovviare con nuove piste di involo anche da isole artificiali che vengono costruite con il duplice scopo di estendere le linee di base per rivendi-

care la giurisdizione sugli spazi marittimi ritenuti di interesse strategico ed estendere la copertura aerea sugli stessi. Ciò dimostra una volta di più, se mai fosse necessario, la necessità per ogni Marina che intenda contare negli scenari internazionali, di avere mezzi aerei organici e in grado di operare da piattaforme navali all'interno del teatro operativo e in prossimità degli obiettivi. Anche una Marina imponente come la PLAN, ancorché possa certamente ottenere in specifiche circostanze già attualmente la temporanea superiorità relativa marittima nei confronti dell'*US Navy* nel Mar Cinese Meridionale, e ciò per il Pentagono è già motivo di apprensione, non potrà guadagnare la capacità strategica necessaria alle proprie ambizioni, fino a che continuerà il *gap* capacitivo e programmatico esistente in termini di potere aeronavale costituito dalle portaerei e portaeromobili in generale e dei loro mezzi organici. A Pechino peraltro si è già ampiamente consapevoli di questo e vi è quindi da giurarci che alla impressionante ascesa del potere navale cinese in atto da due decenni, sarà impresso un cambio di passo atto a modificare in tempi non lontanissimi anche tali equilibri.

La Marina russa, ancorché non ai livelli della Guerra fredda, continua ad avere capacità *expeditionary* e nel quadro della assertiva politica di Putin anche a Mosca sono in atto programmi di potenziamento, sebbene non a livello di quello descritto per le principali Marine occidentali e per quella cinese. Ammodernamento e potenziamento sono nell'ottica anche di Ankara e delle ambizioni neo ottomane di Erdogan, con la realizzazione nei cantieri nazionali, di una moderna LPD in consegna nel 2021, derivata dal progetto spagnolo del *Juan Carlos I*. Inoltre, anche tra realtà prive di una tradizione nel settore e nei paesi emergenti si profilano già in realizzazione o in elaborazione iniziative interessanti. Tra queste è degna di nota in Mediterraneo l'acquisizione da parte dell'Egitto di due unità classe «Mistral» dalla Francia (*Nasser* e *Sadat*) inizialmente destinate alla Russia.

I programmi nel campo dei mezzi da sbarco e dei veicoli da combattimento

La tendenza alle maggiori dimensioni delle unità anfibe e alla prevedibile necessità che esse debbano essere impiegate da distanze *stand off*, unitamente alla

tendenza a disporre di veicoli di combattimento anfibi, anch'essi di dimensioni e peso maggiori al fine di aumentarne armamento, protezione e autonomia operativa, comporta che i mezzi da sbarco attualmente in servizio saranno progressivamente inadeguati e che quindi andranno sostituiti con vettori di maggiori capacità e dimensioni di pari passo con l'entrata in servizio dei nuovi veicoli e delle nuove piattaforme navali.

Per esempio l'USMC ha allo studio un EFV (*Expeditionary Fighting Vehicle*) capace di navigare ben oltre 25 miglia dalla nave madre alla spiaggia, oggi insufficienti per un'adeguata distanza *stand off*. Il LAV (*Light Armoured Vehicle*) attualmente in dotazione al Corpo, che già pesa 16 tonnellate, sarà sostituito da un veicolo di peso quasi doppio per i maggiori sistemi di protezione di cui è dotato, mentre nell'inventario dei sistemi proiettabili sono stati inseriti l'ABV (*Assault Breacher Vehicle*), un cingolato corazzato designato ad aprire la strada tra campi minati e barriere antisbarco, fornendo all'equipaggio la stessa protezione di un carro Abrams di cui eguaglia il peso, e l'HIMARS (*High Mobility Artillery Rocket System*), un veicolo da 5 tonnellate impiegato dall'Esercito che può portare sia un *pod* lanciarazzi a 6 celle, sia un lanciatore per missili tattici MGM-140, affinché il reparto sbarcato usufruisca di una notevolissima e letale potenza di fuoco, come necessario alle EABs di cui si è accennato.

I circa 100 vettori a cuscino d'aria LCACs (*Landing Craft Air Cushion*) in dotazione, che attualmente costi-

tuiscono il nerbo dei mezzi da sbarco del Corpo per la loro enorme versatilità, mobilità e velocità, denunceranno sicuramente limiti per soddisfare le esigenze di proiezione dei mezzi che entreranno in servizio, accanto a quello già ora riscontrabile della elevata vulnerabilità anche ai piccoli calibri. Occorreranno pertanto nuove soluzioni con mezzi ancora allo studio.

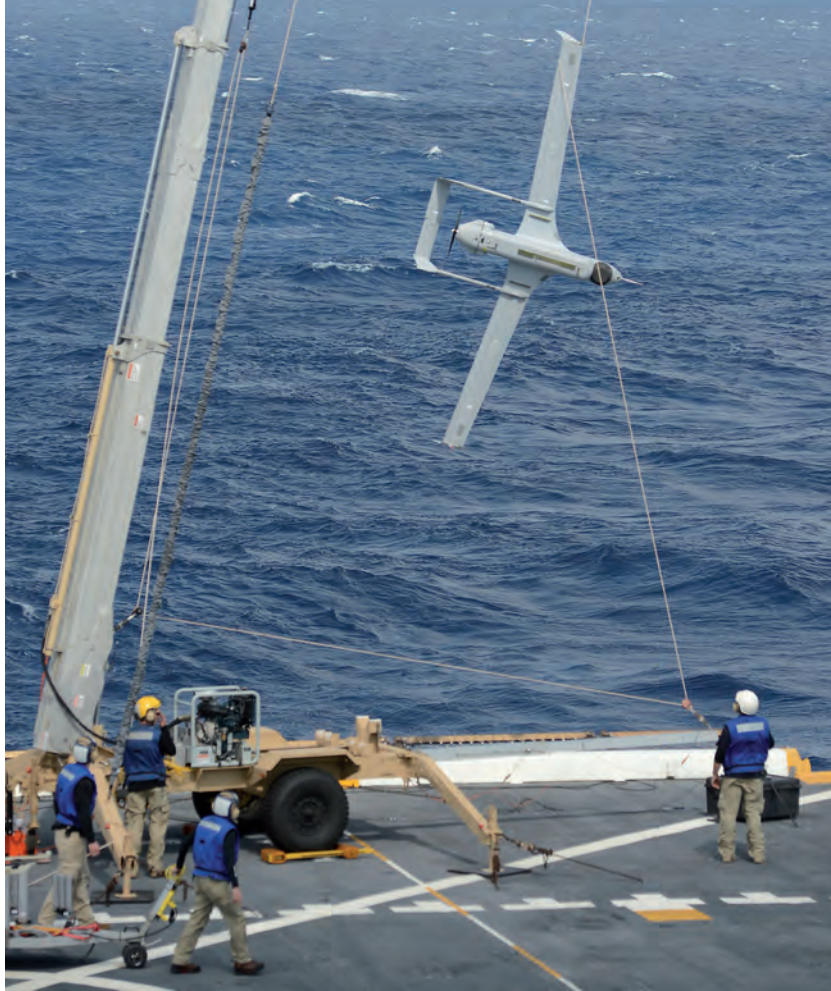
Peraltro, quanto detto per l'USMC, riguarderà, anche se con ovvia minor enfasi, tutte le Marine intente a realizzare i descritti progetti di potenziamento. Per esempio anche nella nostra Marina i quattro nuovi LCMs da 155 tonnellate ordinati ai cantieri Vittoria e che stanno entrando in servizio in previsione della consegna del *Trieste* nel 2022, sono stati concepiti per poter imbarcare i carri *Ariete* da 65 tonnellate, o mezzi poderosi come il *Centauro* e fino a 300 fucili di Marina.

I sistemi *unmanned* nelle missioni anfibie

Man mano che proliferano in tutto il mondo sistemi *unmanned*, sia aerei che subacquei, sempre più sofisticati con il progredire della tecnologia e degli algoritmi di intelligenza artificiale, presso tutte le Marine è allo studio il loro impiego nelle operazioni litoranee sia a mare che a terra, per migliorare la raccolta dati per la pianificazione, preparare le condizioni per lo sbarco minimizzando i rischi per il personale e supportare i reparti durante le operazioni. Ci limiteremo qui a una rapida carrellata di quanto avviene presso l'USMC, in quanto come sempre sarà tale Corpo a fare scuola e dottrina cui si ispireranno le varie soluzioni e la dovizia di esemplari in servizio e sperimentazione o allo stato prototipico e di sviluppo, il cui numero è tale che richiederebbe una trattazione dedicata.

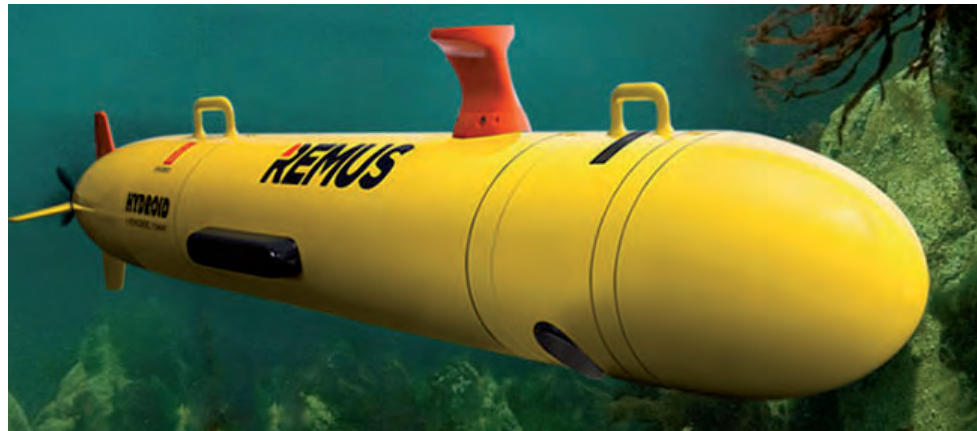
Marines sbarcano da un LCAC (*Landing Craft Air Cushion*). Circa 100 vettori di tale tipo in dotazione al Corpo costituiranno ancora per molto tempo la spina dorsale dei mezzi da sbarco dell'US Marine Corp. Tuttavia sono allo studio nuove soluzioni maggiormente rispondenti ai requisiti dettati dai nuovi scenari operativi (usnine.org).





Presso il NECC (*Navy Expeditionary Combat Command*) è stata costituita un'apposita unità per l'analisi e la sperimentazione operativa. Già da tempo collaudato e in servizio è il REMUS (*Remote Environmental Monitoring UnitS*) nelle due versioni 100 e 600, disponibile in svariate configurazioni modulari che differiscono per sensori, quota operativa, peso, ecc. Il veicolo fornisce *reconnaissance* oceanografica dell'area di sbarco e della situazione dei campi minati. A questa soluzione collaudata se ne affianca una pletera di altre innovative tra cui l'IVER 3 e il MANTAS, specializzati rispettivamente per le acque profonde e i bassi fondali. Nuovi mezzi sono capaci di neutralizzare autonomamente campi minati e barriere antisbarco. Altri sono capaci di riparare auto-

Operazioni di recupero di un RQ-21A Blackjack STUAS. Il Sistema è stato sottoposto a numerosi affinamenti causando ritardi nel programma. Il Blackjack è in grado di fornire 16 ore continuative di sorveglianza e riconoscimento dell'area di operazioni grazie alla combinazione di sensori video, IR, elettro-ottici e laser (*Janes's Internationale Review*). A fianco: veicolo autonomo subacqueo Remus. Nelle due configurazioni 100 e 600 è disponibile in svariate versioni modulari che differiscono per sensori, peso, profondità operativa che conferiscono elevatissima flessibilità in operazioni di riconoscimento dell'area d'azione (*Blogspot*). In basso: drone ad ala rotante MQ-8B Fire scout e l'annesso sistema di riconoscimento ANDVS1 COBRA (*Coastal Battlespace Reconnaissance and Analysis*) durante le operazioni di lancio da una nave anfibia (*Northropgrumman*).



mamente piste d'involo o installazioni portuali venendo recapitati in zona da altri mezzi *unmanned*. Medesimo concetto si applica a quei veicoli che possono recapitare supporto logistico (munizioni, acqua, viveri) rifornendo i reparti che già operano in zona e/o alleviando il carico che il singolo fuciliere deve portarsi in spalla. Nel campo degli UAS (*Unmanned Air Systems*) è da tempo in corso la pianificata con-

segna di 32 sistemi RQ 21A Blackjack STUAS (*Small Tactical UAS*). Tale flessibilissimo sistema, ciascuno dei quali è composto di 5 droni, 2 sistemi di controllo, 1 catapulte e 1 sistema di recupero, il cui affinamento sta causando ritardi nel programma, fornisce 16 ore continuative di sorveglianza e riconoscimento dell'area di operazione con la combinazione di sensori video, IR, EO e laser, mentre è allo studio una variante SIGINT (*SIGnals INTelligence*). La localizzazione dei campi minati è affidata al COBRA (*Coastal Battlespace Reconnaissance and Analysis*) e al suo vettore aereo, l'UAV ad ala rotante MQ-8B *Fire Scout*. Un *data link* consente la valorizzazione dei dati durante la missione e lo scarico completo degli stessi



Anche l'industria nazionale italiana si sta cimentando nella realizzazione di veicoli autonomi subacquei, in un settore di nicchia di grandi prospettive, dove tuttavia la nostra industria è rimasta un po' in ritardo rispetto ai veicoli filoguidati. Nell'immagine il veicolo AMOGH, che costituisce un'eccezione, realizzato dalla piccola industria della Spezia, EDGELAB, allo stato prototipico. Il mezzo offre diverse soluzioni in campo oceanografico, contro mine, sorveglianza subacquea ecc., e ha destato interesse per l'esportazione verso altre Marine (Edgelab). Nella pagina accanto: un *commando* durante un'operazione *Expeditionary* (Defence Frontline).

al rientro. Sono allo studio diverse opzioni per il rilascio di carichi di neutralizzazione degli ordigni localizzati. L'AACUS (*Aurora's Autonomous Aerial Cargo Utility System*), *unmanned* ad ala rotante, invece viene caricato a bordo o a terra del supporto logistico necessario al reparto combattente, sceglie la rotta ottimale e il miglior punto d'atterraggio vicino al reparto proiettato, atterra e ritorna alla base. Tutto questo con il semplice tocco digitale di un *tablet* portatile.

Le Expeditionary Advanced Bases (EABs)

Quando incontrai a Norfolk il citato generale Coffman, allora brigadiere, in occasione di *staff talk* tra il *NATO International Military Staff*, di cui dirigevo la Divisione *Plans & Policy*, e il Comando per la Trasformazione della alleanza (ACT) designato a prevedere i contesti strategici del futuro, gli chiesi di spiegarmi meglio il concetto delle EABs, che allora iniziava a prendere forma embrionale. Lo fece con una dei suoi sintetici paragoni illuminanti e mi disse: «*immagina di dover assolutamente entrare in una stanza. È meglio infilare un piede nella porta prima che questa venga chiusa o dover poi sfondare la porta a calci dopo che*

è stata chiusa...oppure, una volta che questa è stata comunque chiusa, per riaprirla è meglio spingere con tutte le forze contro chi si è appoggiato alla stessa per opporsi alla apertura o cercare di distrarlo e disturbarlo con qualche diversivo, magari introducendo qualcosa o facendo azioni dalla finestra o da una porta secondaria in modo da generare, in chi si oppone, ansia, insicurezza, incertezza, costringendolo a dividere forze e concentrazione dalla difesa dell'entrata principale?».

Credo che il concetto non possa essere spiegato

meglio. Le EABs in sostanza sono dei piccoli avamposti temporanei di 100-1.000 uomini concepiti per mantenere il controllo di una zona contesa da pre-posizionare (il piede nella porta) qualora sia stato possibile anticipare l'intenzione avversaria di occupare un obiettivo territoriale, fornendo così dissuasione, deterrenza, allarme e reazione iniziale in attesa dei rinforzi, oppure da immettere in zona di operazione ai fianchi o alle spalle del nemico in modo da disturbarne e ritardarne il

consolidamento e la difesa mentre viene organizzata la reazione (stratagemma di diversione e disturbo). Il concetto deriva, infatti, dalla preoccupazione di Washington, che la credibilità e l'immagine americana nel mondo e con gli alleati, possa essere messa in discussione attraverso «colpi di mano» e «fatti compiuti», come avvenuto con la Russia in Europa nei fatti di Georgia, Crimea e Ucraina o come potrebbe avvenire in Asia per la crescente assertività di Pechino lungo il *Pacific Rim*. Il pre-posizionamento di tali unità negli obiettivi più sensibili, impedirebbe quindi alla Cina, o a chiunque, di tentare avventure, pena il sicuro coinvolgimento e reazione americana qualora nel territorio sia presente una EAB, la cui presenza inoltre agevolerebbe e galvanizzerebbe anche la reazione del paese ospite, costringendo l'occupante a disperdere le proprie forze, ritardandone il consolidamento e rafforzamento e dando quindi tempo di montare la vera reazione politica e militare all'atto di aggressione. Non a caso in alcuni consessi di pensiero strategico è stata ampiamente accarezzata l'idea del posizionamento di un paio di



EABs a Taiwan. Qualora invece l'assenza di una EAB pre-posizionata avesse incoraggiato e consentito il colpo di mano, la proiezione in teatro di EABs ai fianchi o alle spalle della testa di ponte avversaria sortirebbe lo stesso effetto di disturbo e confusione del consolidamento avversario e abilitante della reazione massiccia americana e del paese che ha subito l'aggressione.

Per essere efficaci le EABs devono essere altamente mobili e flessibili, capaci di disperdersi, nascondersi, camuffarsi e tornare a raggrupparsi come necessario, anche con il supporto della popolazione e delle Forze armate locali con cui devono essere in grado di dialogare e interagire, secondo le stesse tecniche di *hybrid warfare* che i russi hanno sperimentato con successo

nelle crisi georgiane e ucraine. Devono godere di elevatissima protezione individuale e dei mezzi per sopravvivere a forze verosimilmente preponderanti fino all'arrivo dei rinforzi; devono disporre di una potenza micidiale di fuoco (vedasi il lanciatore HIMARS citato sopra); devono contare su comunicazioni su *link* speciali dedicati, criptate e indipendenti dalla energia elettromagnetica per non essere localizzati e intercettati; devono disporre di elevata autonomia e indipendenza logistica per poter sostenere l'operazione nel tempo. Sotto tale aspetto è stata perfino sperimentata la soluzione della dotazione di una stampante 3D containerizzata per costruire *in loco* i pezzi di rispetto necessari.

Soprattutto le EABs devono poter contare su un supporto aereo continuo ed efficace dalle unità navali e dalle basi. In tal senso i rapporti sull'utilità ed efficacia dell'F35-B, verificata e sperimentata in esercitazioni e prove dedicate, sono altamente positivi in merito alle straordinarie prestazioni del velivolo quale supporto sia difensivo che offensivo. Durante l'esercitazione *Dawn Blitz* a fine 2018, l'F35-B è stato impiegato in azioni di guerra elettronica, sorveglianza e riconoscimento, difesa e superiorità aerea, supporto tattico e *strike* in profondità sempre con ottimi risultati. In particolare, il velivolo è stato impiegato in ruolo *targeting* a supporto del citato lanciatore M-142 HIMARS con risultati molto soddisfacenti e, come noto, il mezzo per le sue caratteristiche è idoneo a operare

in zone prive di normali piste di atterraggio e decollo. Il comandante *pro tempore* dell'USMC, generale Neller ha dato atto delle eccellenti prestazioni della macchina, in audizione al Senato. L'F35-B e il convertiplano F-22 Osprey, insieme ai tradizionali elicotteri pesanti tra cui principalmente il tradizionale CH-47 saranno quindi, negli anni a venire, la spina dorsale del supporto aeronavale alle operazioni anfibe in configurazione *expeditionary*.

In termini ancora più precisi, la nuova dottrina *expeditionary* contenuta nel concetto LOCE (*Littoral Operations in a Contested Environment*) in cui si inseriscono il concetto EABs e l'analisi dei preventivati ambienti operativi di acque ristrette in cui si ritiene che le Forze aeronavali e anfibe saranno chiamate a operare, evoca con forza ancora maggiore la eternamente valida e nota esigenza di una totale integrazione e coordinamento delle Forze navali, anfibe e aree imbarcate, destinate ad agire quale unico team sottoposto a un'unica visione e al principio di unità di comando. Basti pensare come il concetto prevede, con addestramento, sperimentazione e mentalità operativa già implementate e in via di consolidamento, la partecipazione dei reparti anfibi al *sea control* e *sea denial* dell'area di operazione, dotando i reparti a terra, soprattutto quando pre-posizionati, di sistemi di sorveglianza marittima e armi antinave in modo che possano allertare le navi lontane in posizione *stand off*, integrandone la *recognized maritime picture* e comunicare alle stesse l'eventuale avvicinamento di una formazione navale attaccante che essi stessi hanno possibilità di ingaggiare preventivamente. Di contro, sui ponti delle navi è stato imbarcato con successo l'HIMARS, arma squisitamente terrestre, per battere obiettivi costieri. Il tutto sotto un ombrello aereo organico, per il quale non sarebbe neppure concepibile in una diversa situazione di inquadramento.

Conclusione


Nei tempi turbolenti che caratterizzano l'attuale fase geopolitica e le relazioni internazionali, molte delle tensioni in atto riguardano le aree costiere, i passaggi marittimi ristretti e obiettivi insulari o di particolare valenza strategica per le rivendicazioni di attori

costieri su spazi marittimi di interesse. Le Marine militari stanno quindi riscoprendo con rinnovato vigore la loro funzione *abilitante* per l'intervento in aree di crisi anche lontane racchiuse nel linguaggio attuale nel vocabolo *expeditionary*. Saranno gli eventi storici del secolo iniziato da un paio di decenni e che è stato definito il *secolo blue* a dirci quale valenza avranno tali capacità e quali saranno gli attori che meglio sapranno dotarsi di tali strumenti e avvalersene per prevalere nelle competizioni che non potranno mancare e che già chiaramente e in parte si profilano.

L'antichità classica ci ha tramandato l'immagine del Dio del mare, Nettuno/Poseidone, il cui strumento di potenza è un *tridente*, con il quale esercita il potere su venti, onde e tempeste, in pratica dominando i mari del pianeta.

Anche oggi il dominio del mare e la proiezione di potenza si esercitano con un tridente che racchiude una triade di capacità complementari ed egualmente indispensabili: le *flotte*, che con le loro navi solcano, controllano i mari, portando il potere della nazione ovunque sia necessario; le *Forze da sbarco* organiche alle flotte ed emanazione delle stesse, che trasferiscono a terra, per applicarla come e dove voluto, la volontà di chi ha mosso la flotta nell'interesse della nazione; il *potere aereo imbarcato* organico alle flotte ed emanazione delle stesse, che completa, supporta e implementa su mare e su terra la funzione delle altre due punte del tridente.

Uno strumento privo anche di una sola di tali componenti costituisce un tridente spuntato, inefficace ad assolvere la propria funzione e del quale venti, onde e tempeste si prenderebbero gioco.

Gli attori che sul palcoscenico del *secolo blu* avranno chiaro tale concetto e sapranno dotarsi di un tridente efficace e impiegarlo con efficacia, saranno ammessi nel consesso dell'Olimpo delle nazioni alla corte di Nettuno/Poseidone; quelli che non lo faranno saranno avviati nelle paludi dell'Ade, laddove, per contrappasso, vi saranno traghettati su una nave che non saranno essi a possedere e governare, come non hanno saputo fare in vita, ma il demone Caronte che dispenserà, col bastone, dure lezioni e meritate punizioni. 

BIBLIOGRAFIA

Jane's Defence Weekly (janes.com).
Naval Forces (monch.com).
Proceedings U.S. Naval Institute (usni.org).


PEOPLE COME FIRST



marraffa
HEAVY TRANSPORT & LIFTING

www.marraffa.it





Un'immagine aerea della
Littoral Combat Ship
INDEPENDENCE (eponima
della classe) - (Austal USA).

Michele Cosentino

Contrammiraglio (r) del Genio Navale. Ha frequentato l'Accademia navale nel 1974-78 e ha successivamente conseguito la laurea in Ingegneria navale e meccanica presso l'Università «Federico II» di Napoli. In seguito, ha ricoperto vari incarichi a bordo dei sottomarini Carlo Fecia Di Cossato, Leonardo Da Vinci e Guglielmo Marconi e della fregata Perseo. È stato successivamente impiegato a Roma presso la Direzione generale degli armamenti navali, il segretariato generale della Difesa/Direzione nazionale degli armamenti e lo Stato Maggiore della Marina. Nel periodo 1993-96 è stato destinato al Quartier generale della NATO a Bruxelles; nel periodo 2005-11 ha lavorato al «Central Office» dell'Organisation Conjointe pour la Cooperation en matiere d'Armaments (OCCAR) a Bonn. Ha lasciato il servizio a settembre 2012, è transitato nella riserva della Marina Militare e nel 2016 è stato eletto consigliere nazionale dell'ANMI per il Lazio settentrionale. Dal 1987 collabora con numerose riviste militari italiane e straniere (Rivista Marittima, Storia Militare, Rivista Italiana Difesa, Difesa Oggi, Tecnologia & Difesa, Panorama Difesa, Warship, Proceedings, ecc.) e ha pubblicato oltre 600 fra articoli, saggi monografici, ricerche e libri su tematiche di politica e tecnologia navale, politica internazionale, difesa e sicurezza e storia navale.

La classe «Constellation»

Fregate italiane per la Marina degli Stati Uniti

Al termine di una serrata competizione cui hanno partecipato diversi soggetti, realtà industriali internazionali, nella primavera del 2020 la Marina degli Stati Uniti ha operato la scelta per la realizzazione di una classe di nuove fregate lanciamissili, selezionando un prodotto di origine italiana certamente meritevole di un'analisi approfondita.

Il perché di una fregata

Per una Marina abituata a ragionare in grande anche per quanto riguarda le dimensioni delle unità navali di nuova costruzione, il ritorno alle fregate si spiega anche con le delusioni e le frustrazioni generate con il programma *Littoral Combat Ship* (LCS). Come noto, quest'ultimo era partito all'inizio degli anni Duemila ed è stato il risultato di un orientamento, nuovo per l'US Navy, verso gli scenari *littoral*/costieri, derivato sia dal presupposto che le operazioni in altura dovessero rimanere un ricordo della Guerra Fredda, sia dall'esigenza di economizzare sulle nuove costruzioni; a questi due requisiti generali si aggiungeva quello di potenziare, ma non con unità tradizionali, il settore delle contromisure mine. Da tutto ciò derivarono le specifiche per una nave a spiccata modularità, dove il rapido interscambio di numerosi elementi modulari avrebbe dovuto permettere la condotta di operazioni di contrasto antinave, lotta antisommergibili e guerra di mine: se già la modularità spinta era di per sé un requisito non semplice da soddisfare, a complicare il panorama ci pensò la scelta di due differenti forme di scafo, monocarena tradizionale in acciaio e trimarano in alluminio, dando vita a due classi distinte di LCS, vale dire «Freedom» (con origini italiane) e «Inde-

pendence» (con antenati australiani) e realizzate da altrettanti cantieri, rispettivamente Fincantieri Marinette Marine (appartenente al gruppo Fincantieri Marine Group, FMG) e Austal USA.

Se le dimensioni delle LCS sono ridotte, gli esemplari da realizzare erano numerosi: la programmazione iniziale prevedeva 52 navi, equamente suddivise fra i due gruppi industriali, ma l'enorme incremento dei costi dei primi esemplari rispetto agli oneri preventivati e i ritardi nello sviluppo e nella certificazione dei numerosissimi sistemi necessari per le tre tipologie modulari citate sopra hanno obbligato l'US Navy a cambiare decisamente rotta, sospendendo la realizzazione delle LCS a 38 o 39 esemplari e decidendo di ritornare a unità più tradizionali e concettualmente meno complesse, vale a dire le fregate. Nel frattempo, nell'ambito della componente di superficie la Marina degli Stati Uniti ha proseguito con la costruzione di portaerei e cacciatorpediniere lanciamissili di dimensioni gradualmente crescenti, un'attività svolta da due grandi *corporate* cantieristiche americane che, in un certo qual modo, si sono trovate in difficoltà per progettare e realizzare navi «piccole», anche per via di un portafoglio ordini di per sé già consistente. La formula escogitata per superare questa sorta d'inconveniente è stata trovata nella competizione internazionale, ma con due condizioni: qualsiasi entità industriale d'oltreoceano si sarebbe dovuta associare a un partner statunitense (o creare una società secondo i dettami del diritto societario statunitense) e le nuove unità avrebbero dovuto essere un manufatto con una preponderante presenza di sistemi e impianti prodotti negli Stati Uniti. Naturalmente, la scelta di sistemi, impianti e apparati sarebbe stata a cura dell'US Navy, preservando prodotti di casa propria possibilmente già presenti su altre classi di naviglio in linea.

In linea di principio, la decisione di accantonare le LCS ha segnato il ritorno dell'US Navy alla fregata, una categoria di nave da guerra che era ufficialmente scomparsa dai suoi ranghi nel settembre 2015, quando venne

ritirata dal servizio il 51° e ultimo esemplare della classe «Perry», il cui progetto ha comunque incontrato non pochi successi con l'esportazione in Australia, Taiwan e Spagna e con le cessioni a Polonia, Bahrain, Egitto, Pakistan e Turchia.

Il percorso decisionale sui requisiti per le nuove fregate si è intersecato con quello per definire una nuova struttura dell'US Navy, un processo che si trascina da molto tempo, e derivato dall'esigenza di far fronte ai nuovi e imprevedibili scenari geopolitici in cui le forze militari statunitensi sono — e saranno — chiamate a operare. Di fronte all'assertività della Russia e all'espansione aeronavale della Repubblica Popolare Cinese, Pentagono e Congresso si stanno confrontando da tempo su quale dovrà essere il giusto equi-

librio fra naviglio in inventario e disponibilità finanziarie di medio-lungo termine, equilibrio assai difficile da raggiungere per via di non pochi «paletti» di natura finanziaria e lobbistica piantati dai legislatori d'oltreoceano. Nel dibattito in corso da alcuni anni, considerando un obiettivo di medio termine stabilizzati su 355 unità di superficie e subacquee, l'US Navy si è orientata verso una componente di superficie «minore» — ufficialmente nota come SSC, *Small Surface Combatant* — formata da 52 unità, e comprendente LCS, fregate e cacciamine (1): tuttavia, l'incertezza e i problemi riscontrati nel programma LCS e una scarsa priorità tradizionalmente accordata al naviglio esclusivamente dedicato alle contromisure mine non hanno permesso di definire con precisione quante LCS, cacciamine e fregate rientrino effettivamente nel totale di 52 piattaforme. A quest'incertezza si è aggiunta negli ultimi tempi il ri-orientamento dei vertici della Marina statunitense verso una struttura delle forze comprendente un numero maggiore delle predette 355 unità. Per cercare di giungere a una conclusione il Pentagono ha fatto suoi gli studi dell'US Navy per quella che era inizialmente definita: *Integrated Naval Fleet Structure Architecture*, INFSA, trasformandola in un *Future Naval Forces Study* (2), dai contenuti numerici di lungo termine molto più consistenti ma inclusivi anche di navi-



La Littoral Combat Ship *LITTLE ROCK* (classe «Freedom») in navigazione nel Mar dei Caraibi: le unità di questo tipo sono state impiegate anche nell'ambito di *task forces* statunitensi interforze/interagenzie per combattere il traffico di droga (US Navy). Nella pagina accanto: immagine al computer della futura fregata *CONSTELLATION*, eponima di una classe comprendente almeno 10 unità per l'US Navy (Fincantieri).

glio a controllo remoto e in cui le SSC figurano, a regime, in 66 esemplari.

Ancora una volta, non appare esservi una distribuzione sufficientemente precisa fra LCS, cacciamine e fregate, anche perché nel frattempo è intervenuta la decisione di ritirare dal servizio i primi esemplari di LCS. A parte ciò, il problema rimane la congruità fra i numeri previsti, le capacità industriali e le risorse disponibili.

Sotto il profilo strategico, l'evoluzione delle minacce negli spazi marittimi planetari ha obbligato l'US Navy a rimodulare i requisiti per quella che inizialmente doveva essere una fregata relativamente semplice (da cui la sigla FF), optando per una fregata con determinate capacità missilistiche, da cui la sigla FFG(X) adottata nel 2017. Per fronteggiare le minacce, le nuove fregate sono chiamate a soddisfare prioritariamente — ma non esclusivamente — i requisiti di lotta antisommergibili e contrasto antinave in operazioni congiunte con altre unità navali statunitensi (cioè cacciatorpediniere, portaerei e unità anfibe). Esse devono agire in maniera autonoma in contesti critici ma anche innestarsi nell'architettura di comando e controllo tattico dell'US Navy e operare sistemi a controllo remoto. Alle nuove FFG(X) viene chiesto anche di diminuire il carico operativo alle unità maggiori combattenti da compiti di routine tipici dei contesti non bellici (per esempio, antipirateria, polizia marittima, diplomazia



perché il costo medio unitario per i primi 20 esemplari, se confermati, di FFG(X) è risultato di poco inferiore a quanto preventivato dal Pentagono: l'approccio appare congruo anche con l'obiettivo di giungere a un complesso di forze aeronavali più letale, più resiliente e più agile, anche attra-

marittima), ponendosi quindi nella fascia medio-bassa delle capacità *high/low* su cui dovrebbe essere strutturata la componente di superficie dell'US Navy.

Dai requisiti strategici sono derivate specifiche operative che per le FFG(X) prevedono la gestione di mezzi a controllo remoto (UxV, *Unmanned Vehicles for all domains*) (3), capaci di penetrare in contesti operativi critici, realizzare un'architettura sensoriale locale attraverso sistemi propri e sistemi dei mezzi, difendersi da diverse tipologie di minacce (fra cui imbarcazioni veloci ostili), ingaggiare bersagli di superficie a debita distanza, svolgere operazioni antisommergibili con sensori attivi e passivi, rappresentare un moltiplicatore di forze per la difesa aerea di convogli scortati, raccogliere e distribuire informazioni dall'ambiente elettromagnetico circostante e contribuire a forme complesse di *Electronic Warfare* e *Information Warfare* (EW/IO), svolgere missioni di presenza, cooperazione marittima e assistenza alla popolazione civile.

Il processo di acquisizione delle nuove fregate ha avuto inizio nel 2017, attraverso un intenso lavoro congiunto fra l'US Navy e un discreto numero di aziende nazionali ed estere, con lo scopo di equilibrare gli oneri previsti e i requisiti richiesti, sintetizzabili quindi in piattaforme con capacità multimissione di base, espandibili attraverso interventi da eseguire nel corso della loro vita operativa. Anche se il condizionale è d'obbligo, dopo quel che è successo con le LCS (passate da 250 milioni di dollari per la piattaforma «nuda» a oltre 400 milioni), quest'approccio sembra aver fornito i risultati sperati

verso il ricorso a una strategia d'acquisizione maggiormente rapida ed economicamente sostenibile. In questo caso, il ricorso alla competizione e la partecipazione dell'industria sin dalle prime fasi del programma oltre a un dialogo sempre più aperto fra tutte le parti coinvolte hanno consentito di guadagnare almeno sei anni rispetto all'arco temporale normalmente richiesto per i tradizionali programmi di costruzioni navali militari. Queste attività sono state condotte da un cosiddetto *Requirements Evaluation Team* (RET), un gruppo di lavoro che, oltre alle parti industriali, ha compreso specialisti del *procurement* navale, dei reparti operativi dell'US Navy e dei responsabili dei finanziamenti.

Nel giugno del 2019, l'US Navy ha diramato una richiesta d'offerta alle industrie potenzialmente coinvolgibili nel programma FFG(X), ricevendo alcuni mesi dopo un certo numero di risposte comprensive di costi stimati e dando così inizio a una fase analitica che ha inizialmente portato all'eliminazione di alcune proposte, valutate non esaustive. La fase successiva della competizione ha visto in gara cinque proposte: la società Austal USA, basata su una versione potenziata della LCS classe «Independence» citata in precedenza; i cantieri statunitensi Bath Iron Works, associati alla società spagnola Navantia, con un progetto basato sui cacciatorpediniere lanciamissili «F-100/classe Alvaro de Bazan» in servizio con la Marina spagnola; la *corporate* statunitense Huntington Ingalls Industries, con un progetto di cui ben poco è stato divulgato e che comunque prendeva le mosse dal progetto di una classe di pattu-



In alto: la fregata ALPINO in sosta a Baltimora, durante la campagna condotta nel 2018: l'unità ha suscitato un notevole interesse anche nella comunità mediatica d'oltreoceano specializzata in tematiche navali militari (USNI News). In basso: l'unità in esercitazione lungo le coste orientali degli Stati Uniti assieme a un cacciatorpediniere lanciamissili classe «Arleigh Burke Flight I» dell'US Navy (US Navy). Nella pagina accanto: vista poppiera del modello di fregata «FFG(X)/Constellation», con la configurazione di eliche, timoni e opera viva: l'elicottero sul ponte di volo è un MH-60R (Surface Navy Association 20).

gliatori oceanici proposti per la Guardia costiera statunitense. Le altre due proposte avevano in comune la medesima origine societaria (Fincantieri Marine Group) perché una riguardava una versione potenziata della LCS classe «Freedom», anch'essa menzionata prima, mentre la seconda era un progetto basato sulla variante antisommergibili delle fregate classe «Bergamini» della Marina Militare, quindi totalmente Fincantieri.

A questo punto, le valutazioni tecnico/operative dell'US Navy si sono concentrate su due requisiti inderogabili: il primo ha riguardato un progetto basato su una fregata già in servizio; il secondo è relativo all'adozione di sistemi già definiti dalla stessa US Navy, in particolare:

il radar da sorveglianza aeronavale denominato EASR (*Enterprise Air Surveillance Radar*, cioè il sensore attivo a facce piane AN/SPY-6(V)3; il sistema per la gestione operativa Aegis nella configurazione Baseline Ten (BL.10); un cannone da 57 mm della Bofors; un sistema Mk.41 per il lancio verticale di missili superficie-aria (ma senza specificare il numero di celle); sistemi per le comunicazioni e per le contromisure elettroniche (senza specificare né tipologia né quantità) e la possibilità di potenziare la macroarea EW/IO, prevedendo quindi margini di flessibilità progettuali sufficienti per installare nuovi e più capaci sistemi e sensori e i relativi impianti di alimentazione elettrica, raffreddamento, ecc. Facendo ciò, l'US

Navy ha cercato, da un lato, di minimizzare i costi d'acquisizione e, dall'altro, massimizzare la standardizzazione sistemica fra le FFG(X) e altre classi di unità in linea in modo da facilitarne la manutenzione lungo tutto il ciclo di vita. Inoltre, sarebbe stata l'US Navy stessa a fornire i sistemi elencati alla società vincitrice della competizione, un fattore chiave per ridurre i rischi dell'intero programma e velocizzare il processo di acquisizione.

L'analisi e la valutazione delle cinque proposte si è protratta per circa un anno, con l'US Navy indirizzata non tanto ad acquisire il «prodotto» meno caro, ma piuttosto quello caratterizzato dal rapporto costo/capacità più favorevole e insistendo comunque su un progetto derivato da una nave già in servizio. Strumentale in tal senso è stata la proposta di Fincantieri Marine Group, facente leva sul successo ottenuto in Italia con la costruzione delle fregate classe «Bergamini», di cui all'epoca della competizione erano in servizio già sette unità (di cui quattro, *Alpino*, *Carabiniere*, *Fasan* e *Margottini*, proprio nella variante antisommergibili) e le quali avevano accumulato oltre 30.000 ore di moto e oltre 200.000 miglia di navigazione. Altro elemento discriminante per la proposta FMG sono state le numerose attività svolte dalle unità della Marina Militare praticamente in tutte le aree marittime del mondo, di cui ha fatto parte — proprio per promuovere il prodotto italiano — la campagna eseguita dalla fregata *Alpino* negli Stati Uniti nel maggio-giugno 2018 e che ha compreso

anche, durante la sosta dell'unità a Boston, la visita dell'allora segretario dell'US Navy, Richard Spencer. Meta di numerose visite a cura di personale militare e civile dell'US Navy, l'*Alpino* è stata anche impegnata in attività addestrative condotte al largo delle coste orientali americane assieme a unità combattenti e logistiche statunitensi, che ne hanno apprezzato le prestazioni. In sostanza, la campagna ha rappresentato una presenza qualificata e tecnologicamente significativa in realtà come gli Stati Uniti con cui l'Italia intrattiene importanti rapporti politico-diplomatici, economici e di attività di cooperazione militare.

La scelta americana e le aspettative dell'US Navy

Al termine del processo di valutazione, alla fine di aprile del 2020, l'US Navy ha stipulato con Fincantieri Marine Group un contratto da 795 milioni di dollari per il progetto di dettaglio delle nuove fregate e per la costruzione del primo esemplare; da ricordare che i 795 milioni di dollari del contratto comprendono anche gli oneri non ricorrenti — in pratica progetto di dettaglio e studi correlati — e a esso vanno aggiunti i costi dei sistemi acquistati separatamente dall'US Navy e messi a disposizione di Fincantieri per la costruzione dell'unità: di conseguenza, il costo della prima fregata ammonta a circa 1,28 miliardi di dollari.

Il contratto prevede anche le opzioni per ulteriori nove unità, che — se esercitate — porteranno il suo valore com-



plussivo a circa 5,6 miliardi di dollari, evidenziando così un'economia di scala derivata dalla costruzione in serie degli esemplari successivi al primo (4). Inoltre, considerando una pianificazione generale dell'US Navy relativa a 20 esemplari, il prezzo unitario della piattaforma potrebbe attestarsi sui 780 milioni di dollari — a condizioni economiche 2020, cioè da rivalutare man mano che le opzioni vengono esercitate o nuovi contratti vengono firmati —, confermando così il vantaggio dell'economia di scala.

Poco prima della firma del contratto, l'allora segretario uscente dell'US Navy, Thomas Modly, ha dichiarato di voler assegnare al primo esemplare di nuova fregata lanciamissili il nome di *Agility*, destinata perciò a diventare l'eponima della classe «Agility» e con le successive possibilmente denominate *Intrepid*, *Endeavor* e *Dauntless*; qualche altro nome è stato proposto in seguito, ma senza successo. A ottobre 2020, il sostituto di Modly (dimessosi per le critiche all'ex-comandante della portaerei *Theodore Roosevelt*) (5), Kenneth Braithwaite, ha annunciato ufficialmente che la prima fregata si chiamerà *Constellation*, eponima definitiva di una nuova classe di cui i due esemplari successivi sono stati battezzati *Congress* e *Chesapeake*: i nomi sono scelti per onorare le prime fregate entrate in servizio dopo la Dichiarazione d'Indipendenza e la nascita ufficiale della *Continental Navy* (successiva alla Rivoluzione americana), mentre i rispettivi distintivi ottici saranno FFG-62, FFG-63 e FFG-64.

L'US Navy enfatizza molto le proprie aspettative per la classe «Constellation», fiduciosa che il progetto Fincantieri/FMG abbia margini di crescita significativi per installare nuovi sistemi e tecnologie necessarie per fronteggiare le potenziali minacce future e massimizzare quindi il ruolo delle nuove fregate nell'ambito della componente di superficie della Marina statunitense. Per esempio, le sistemazioni aeronautiche comprendono hangar e ponte di volo in grado di far operare un elicottero e un velivolo a controllo remoto, ma il margine di crescita del progetto — complessivamente valutato in 400 tonnellate in termini di dislocamento — permetterà di supportare un'ampia gamma di mezzi ad ala rotante, pilotati e non, in modo da ampliare lo spettro di missioni che l'unità sarà chiamata a svolgere; un altro esempio è il volume dedicato ai lanciatori verticali per missili superficie-aria, ma anche in questo caso i margini proget-

tuali garantiscono spazi e potenza elettrica per imbarcare armi a energia diretta per la difesa di punto e lasciare una maggior numero di celle verticali disponibili per il lancio di missili con caratteristiche offensive.

La classe «Constellation»

Il progetto delle fregate classe «Constellation» ha preso come riferimento quelle della versione antisommergibili della classe «Bergamini», apportando tuttavia sostanziali modifiche necessarie per l'installazione dei sistemi d'arma e dei sensori richiesti dall'US Navy. Di conseguenza, lo scafo delle nuove fregate — caratterizzato da un lungo cavallino prodiero per garantire buone doti di tenuta al mare in scenari «oceanici» — avrà dimensioni leggermente superiori di quello italiano, con una lunghezza fuori tutto di 151,2 metri, una larghezza di 19,7 metri e un'immersione di circa 7 metri: il dislocamento a pieno carico di progetto è di poco superiore alle 7.400 tonnellate, dunque maggiore delle «Bergamini/ASW» italiane ed equivalente a circa il 75% di quello dei cacciatorpediniere lanciamissili classe «Arleigh Burke Flight III» (6). Se la principale differenza nell'opera viva fra le «Constellation» e le «Bergamini/ASW» è l'assenza di bulbo prodiero per il sonar sulle unità statunitensi, notevoli sono quelle esistenti nelle sovrastrutture, con modifiche sostanziali introdotte per l'installazione dei sistemi pre-selezionati dall'US Navy: il disegno complessivo delle nuove fregate ha tuttavia tenuto conto dei requisiti per minimizzare la loro segnatura globale, mirando come di consueto alla riduzione della superficie radar equivalente. Sulle «Constellation» il blocco delle sovrastrutture prodiere è stato comunque adattato per l'installazione del sensore radar AN/SPY-6(V)3, composto da tre facce piane dietro le quali si trovano i moduli trasmettitori/ricevitori, mentre il posto del torrione che caratterizza le fregate della Marina Militare italiana è stato preso da un albero a tripode di forme più tradizionali su cui è installata la maggiore parte dei sensori destinati alle comunicazioni; a questa funzione sono dedicati anche i vari radome posizionati su questo blocco di sovrastrutture, indicando l'importanza attribuita dall'US Navy all'inserimento delle «Constellation» in un'architettura netcentrica complessa. Nella zona prodiera prendono posto l'impianto Mk.110 da 57



Il lancio di un razzo da inganno elettronico da uno dei sistemi «Mk.53 Nulka» imbarcato su un cacciatorpediniere lanciamissili statunitense. A fianco: a ottobre 2020 a Baltimora, a bordo della nave museo *CONSTITUTION*, il segretario pro-tempore dell'US Navy, Kenneth J. Braithwaite, annuncia ufficialmente che la prima delle nuove fregate statunitensi si chiamerà *CONSTELLATION* (US Navy).

mm e il complesso delle 32 celle tipo Mk.41 (suddivise in quattro blocchi da otto) per il lancio verticale di missili superficie-aria, con una combinazione fra Standard SM-2 Block IIIC (a medio raggio) ed ESSM (*Evolved Sea Sparrow Missile*, a corto raggio): si tratta di una configurazione sufficiente a garantire l'autodifesa dell'unità contro minacce missilistiche e aeree e a contribuire, per contrastare il medesimo tipo di minaccia, alla difesa di zona anche a favore di altre unità navali cooperanti ma meno armate. Ad alcune critiche rivolte al numero relativamente ridotto di celle sulle «Constellation» se paragonato all'evoluzione delle possibili minacce missilistiche, si contrappone la presenza dello spazio — a poppavia del cannone — per installare almeno due ulteriori blocchi da 8 celle ciascuno, per portare il totale complessivo a 48 celle e sfruttare così una porzione del margine di crescita.

A centronave sarà sistemata la batteria missilistica formata da otto contenitori/lanciatori doppi, orientati per

madiere, per ordigni superficie-superficie NSM (*Naval Strike Missile*, di produzione norvegese), una scelta dettata da esigenze di standardizzazione con il potenziamento previsto per le *Littoral Combat Ship*. Nella zona centrale delle sovrastrutture saranno installati anche i quattro sistemi lancia inganni Mk.53 Mod.9 «Nulka», sviluppati congiuntamente fra l'industria statunitense e quella australiana, concepito per contrastare i sistemi di guida radar dei moderni missili antinave e già presente su circa 130 unità di superficie dell'US Navy.

Il blocco di sovrastrutture poppiere delle «Constellation» è quello dove esiste la maggior somiglianza con le «Bergamini/ASW», a meno dell'assenza, sulle fregate statunitensi, dell'albero. Anche su queste ultime, la maggior parte dei volumi è occupata dal fumaiolo principale e dall'hangar, sul cui cielo è presente l'impianto missilistico Mk.49 SeaRAM a 21 celle per la difesa di punto; da parte sua e come già accennato, l'hangar potrà ospitare un elicottero MH-60R e un velivolo a controllo remoto, non ancora prescelto ma probabilmente ad ala rotante



(possibilmente il MQ-9C «Fire Scout»), anche in questo caso per favorire la standardizzazione della flotta aerea presente sulle unità di superficie statunitensi.

Il settore della propulsione e della generazione dell'energia elettrica è stato forse il settore in cui Fincantieri ha posto la massima attenzione per soddisfare i requisiti dell'US Navy, nonché per sfruttare i ritorni dal campo delle fregate della Marina Militare italiana. Le fregate classe «Constellation» avranno un sistema propulsivo con una configurazione simile a quella della classe «Berga-

mini», vale a dire CODLAG (*COmbined Diesel-eLetric And Gas*), con due motori elettrici di propulsione impiegati fino a circa 16 nodi e una turbina gas — tipo «LM2500+G4», in grado di erogare una potenza massima di 35 MW — che interviene nella catena propulsiva quando è necessario spingersi a velocità superiori, fino a 26 nodi, valore considerato compatibile con il profilo di missione dell'unità: l'impiego congiunto di motori elettrici e turbina a gas consente di mantenere la velocità massima anche in avverse condizioni meteorologiche. I due assi avranno eliche pentapala a passo variabile, mentre l'autonomia di progetto è di 6.000 miglia a 16 nodi. La generazione dell'energia elettrica sarà affidata a quattro gruppi diesel/generatori da 3 MW ciascuno, sviluppando perciò una potenza totale di 12 MW, ottimale per un'unità equipaggiata con numerosi sistemi elettrici — primi fra tutti i due motori di propulsione e un propulsore elettrico ausiliario per le manovre in acque ristrette (7) — e sulla quale si pensa d'installare sistemi d'arma a energia diretta: in quest'ottica, Fincantieri ha ipotizzato di modificare in futuro il progetto della rete elettrica attraverso l'adozione di gruppi diesel/generatori da 4 MW ciascuno, incrementando così la potenza complessiva disponibile.

In materia di sensoristica, oltre al radar a facce piane, vanno segnalati i due sistemi di guerra elettronica AN/SLQ-32(V)6 SEWIP di nuova concezione (montati su due mensole posizionate leggermente a poppavia delle ali di plancia) e una suite integrata per le operazioni anti-sommergibili AN/SQQ-89(V)16 (comprendente un sonar a profondità variabile sistemato in un locale sotto il ponte di volo). A centronave saranno stivati due gommoni a chiglia rigida da 7 metri di lunghezza. In tema di personale, i requisiti dell'US Navy prevedono sistemazioni per 200 effettivi (in particolare 24 ufficiali e 176 fra sottufficiali, graduati e comuni), con standard abitativi migliorati rispetto alle classi precedenti di fregate: tuttavia la consistenza vera e propria dell'equipaggio non è ancora nota, mentre l'US Navy sta pensando all'adozione di un doppio equipaggio, in modo da massimizzare il tempo che ciascuna unità potrà trascorrere in mare, una soluzione notoriamente adottata sui sottomarini nucleari lanciamissili balistici e sulle più volte citate *Littoral Combat Ship*. A titolo di paragone, l'equipaggio delle «Bergamini» italiane è formato da 168 effettivi. La costruzione dell'unità



Il logo commemorativo della futura fregata *CHESAPEAKE*, terzo esemplare della classe «Constellation»; i nomi delle prime tre unità della nuova classe erano stati assegnati a un gruppo di fregate a vela costruite dopo la Guerra d'Indipendenza americana (US Navy).

eponima, *Constellation*, è stata finanziata con fondi appartenenti al bilancio 2020 dell'US Navy, mentre per le 9 unità successive il finanziamento è stato programmato negli esercizi finanziati (FY, *Fiscal Years*) che vanno dal 2021 al 2025, come evidenziato in tabella nella pagina accanto (cifre in milioni di dollari) (8).

I 10 esemplari successivi ai primi 10 — necessari per soddisfare il requisito globale di 20 fregate — dovrebbero essere finanziati negli esercizi finanziari dal 2026 al 2030, con due unità all'anno. La programmazione temporale più immediata del programma «Constellation» prevede invece l'esecuzione della *Critical Design Review* (CDR) e l'inizio della fabbricazione dell'unità capoclasse nel-



l'autunno del 2021: l'impostazione è prevista nel primo trimestre del 2023, il varo nel 2025 e la consegna all'US Navy entro l'estate dell'anno seguente. Per mitigare i rischi impliciti in un programma di nuove costruzioni navali militari e non inficiare sulla programmazione temporale, l'US Navy e Fincantieri si avvarranno di un certo numero di siti infrastrutturali a terra per testare l'intero sistema di propulsione (attività indispensabile dopo i problemi occorsi a diverse *Littoral Combat Ship*) e altri sistemi rilevanti; inoltre, alla consegna della *Constellation* seguiranno altre prove e valutazioni finalizzate a conse-

guire la capacità operativa iniziale nel 2029 e ad approntare la fregata per le prime missioni operative. In linea di principio, l'US Navy prevede che ogni unità classe «Constellation» rimanga in servizio per 25 anni, un periodo oggettivamente ridotto se si considerano sia gli almeno 30 anni di servizio richieste alle moderne unità navali militari, sia la possibilità di interventi migliorativi e di ammodernamento svolti durante il periodo di servizio.

Le motivazioni di una scelta

La scelta, a cura dell'US Navy, di un prodotto di origine italiana è stata motivata da diverse ragioni, riassunte di seguito. Fincantieri Marine Group è riuscita a proporre un costo unitario che ha pienamente soddisfatto le aspettative dell'US Navy, forse abituata a dover negoziare aspramente con le aziende statunitensi per abbattere oneri non ritenuti indispensabili. Un'altra ragione riguarda la programmazione temporale individuata da Fincantieri in collaborazione con l'US Navy per la consegna delle prime 10 unità, in linea con le previsioni di ritiro dal servizio del naviglio più anziano e più «problematico». Per minimizzare i rischi, l'US Navy ha reso obbligatoria l'adozione di sistemi già in servizio e facilmente acquisibili, integrabili in un progetto che Fincantieri ha saputo adattare allo scopo e che ha dimostrato la sua bontà di base grazie alle già citate attività operative delle «Bergamini» italiane. Ancora, l'US Navy ha valutato attentamente la flessibilità del progetto italiano in materia di margini di crescita, grazie anche alla relativa semplicità con cui si potrà intervenire — anche all'interno dello scafo — per sostituire con sistemi più prestanti (per esempio, i gruppi diesel/generatori) di quelli imbarcati inizialmente.

In previsione del programma «Constellation», Fincantieri Marine Group aveva avviato alcune iniziative per potenziare le infrastrutture cantieristiche presenti a Marinette, nello Stato americano del Wisconsin, situate sulla riva meridionale del fiume Menominee, in prossimità dell'estuario del corso d'acqua nel lago Michigan. Già impegnato da tempo nella costruzione delle LCS classe

Anno	FY 2021	FY 2022	FY 2023	FY 2024	FY 2025
Finanziamento	1.053	954,5	1.866	1.869	2.817
Numero unità	1	1	2	2	3
Costo medio unitario	1.053	954,5	933	934,45	939

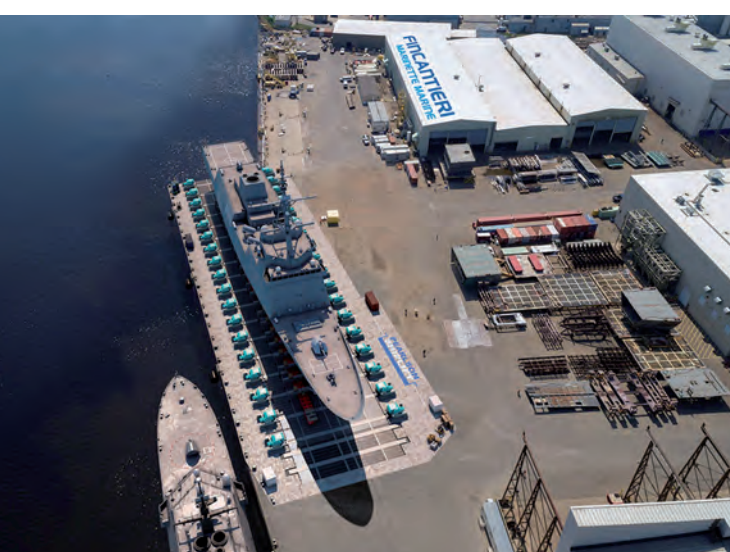


Immagine al computer che mostra una fregata classe «Constellation» sul sistema *shiplift* in relazione all'attuale banchina dell'immagine in alto: il nuovo sistema rientra nell'ambito del potenziamento infrastrutturale a Marinette necessario per la produzione delle future fregate statunitensi. In alto: quattro *Littoral Combat Ship* classe «Freedom» in diversi stadi di allestimento nel cantiere Fincantieri Marinette Marine di Marinette, nel Wisconsin (Fincantieri).

«Freedom», il cantiere ospiterà anche la realizzazione della MMSC (*Multi-Mission Surface Combatants*), vale a dire una versione potenziata delle «Freedom», prescelte dalla Marina dell'Arabia Saudita; a tal proposito, Fincantieri Marine Group aveva già investito 180 milioni di dollari per ampliare e ammodernare il cantiere, mentre la vittoria nella competizione per le nuove fregate statu-

nitensi darà il via ad altri investimenti infrastrutturali per consentire la produzione di due esemplari all'anno. Proprio nel febbraio 2021 sono iniziati i lavori per la costruzione del «Building 34», un grosso edificio che permetterà la costruzione e l'assemblaggio dei moduli che comporranno lo scafo per due unità classe «Constellation»; verrà costruito anche uno *shiplift/synchrolift*, cioè l'impianto per la movimentazione e il varo dell'unità completa (9), mentre ulteriori interventi riguarderanno altri edifici e impianti del complesso cantieristico di Marinette e di quello presente a Sturgeon Bay (non distante da Marinette, anch'esso di proprietà FMG), che sarà dedicato alla costruzione di elementi dello scafo e sovrastrutture delle nuove fregate. Anche se considerate «unità minori combattenti» dall'US Navy, le fregate classe «Constellation» si posizionano dimensionalmente fra le più piccole *Littoral Combat Ship* e i più grandi cacciatorpediniere e incrociatori lanciamissili, risultando dunque idonee per un'ampia gamma di funzioni per cui le prime sarebbero sottodimensionate e i secondi sprecati. Le nuove fregate potrebbero diventare dei veri e propri cavalli da tiro nell'ambito dell'US Navy, soprattutto per attuare il concetto delle operazioni marittime distribuite, assicurando flessibilità d'impiego a costi sostanzialmente contenuti soprattutto se verranno replicate in più di 20 esemplari: infine, non è da escludere che il progetto, un altro successo di Fincantieri, non possa essere valutato positivamente e con gli adattamenti del caso per l'esportazione, soprattutto verso quelle Marine chiamate a sostituire le fregate delle classi «Perry» e «Knox» a suo tempo cedute da Washington o realizzate in casa su progetto americano. ⚓

NOTE

- (1) US Navy Guided Missile Frigate Replacement Program, US Navy Briefing, *Industry Day Event*, 25 July 2017, Washington D.C.
- (2) Eric J. Labs, *Shipbuilding and Expeditionary Warfare Operations*, Congressional Budget Office, Washington D.C., February 2021.
- (3) UxV è l'acronimo che sintetizza tutti i mezzi a controllo remoto, dove la «x» indica genericamente tutte le tipologie, cioè aerei (UAV, *Ummanned Aerial vehicles*) di superficie (USV, *Ummanned Surface Vehicles*) e subacquei (UUV, *Ummanned Underwater Vehicles*).
- (4) La formula del contratto rispecchia da una parte la disponibilità finanziaria dell'US Navy a favore del programma FFG(X) per l'esercizio finanziario 2020 e, dall'altra, le precauzioni normalmente adottate quando si dà il via alla costruzione di un'intera classe di nuove navi militari. Un'altra «precauzione» inserita nel contratto di aprile 2020 riguarda la possibilità di ricorrere a una nuova competizione industriale sia se le opzioni per le 9 unità successive alla prima non venissero esercitate, sia per la costruzione di esemplari successivi al 10°.
- (5) Roberto Domini, *Leadership e popolarità*, *Marinai d'Italia*, n.10/11, ottobre/novembre 2020, p.7-11.
- (6) Si tratta dell'ultima versione della numerosa classe di cacciatorpediniere in servizio nell'US Navy. Il primo esemplare di «Flight III», battezzato *John Lucas*, è attualmente in costruzione.
- (7) Il propulsore elettrico ausiliario, situato a prora, può essere impiegato anche come ultima risorsa in caso di avaria grave alla catena propulsiva, essendo in grado di far raggiungere alla nave una velocità massima di 5-6 nodi.
- (8) Congressional Research Service, *Navy Constellation (FFG-62) Class Frigate Program*, Washington, DC, 11 February 2021.
- (9) Le LCS classe «Freedom» sono varate facendole scivolare in acqua, inclinate a dritta, da un'apposita struttura inclinata, operazione non certo ripetibile su unità ben più grosse come le future «Constellation».

"MADE FOR YOUR NEEDS"

È con questo segno distintivo che l'azienda marchigiana ICS Technologies, fondata nel 2015, si sta facendo largo a livello Nazionale ed Internazionale tra colossi industriali e multinazionali dell'industria Marime e Defense.

Queste le parole del CEO della **ICS Technologies**, Francesco Vaccaro, azienda all'avanguardia nella progettazione di **sensori radar** per applicazioni costiere, **border protection** e navali, **soluzioni high-end elettro-ottiche** e di **dissuasione**, **sistemi integrati** di navigazione e sistemi ingegneristici militari.

*"Nel mercato attuale, sentiamo spesso parlare di domanda ed offerta, cliente e fornitore, invece ho sempre creduto che si debba instaurare una partnership tecnologica tra chi vende e chi compra al fine di ideare, ed evolvere nel tempo, prodotti e soluzioni all'avanguardia modellate attorno all'utilizzatore finale e le proprie necessità operative. Così come ho sempre creduto che il rapporto con i dipendenti debba essere sempre sviluppato in maniera più orizzontale che verticale. Oggi questa filosofia, con grande soddisfazione dei dipendenti, è largamente implementata con team working nella sede principale di Grottammare (AP), composto da un pool di persone con un'esperienza pluridecennale nel settore, che ci permette di guardare al mercato da una prospettiva diversa, di anticipare i trend e di progettare soluzioni innovative che guardano sempre prima alle effettive esigenze del cliente. Le soluzioni di **ICS Technologies** sono sempre caratterizzate da peculiarità tecniche uniche sul mercato e volte ad ottenere le più alte performance, semplificare e ridurre le tempistiche di installazione e ridurre i processi ed i costi manutentivi".*

Nel **2015** l'azienda si è portata sin da subito alla ribalta del mercato progettando un radar costiero, destinato a zone disagiate, in grado di operare fino alla temperatura estrema di **-50°C**. L'ambizioso progetto, commissionato da un'importante player del mercato, ha richiesto un considerevole sforzo ingegneristico che ha portato sino ad oggi all'installazione di 10 sistemi con grande soddisfazione del cliente.

Nel **2018** ICS Technologies si è aggiudicata l'appalto pubblico, indetto dalla **Guardia Costiera di Catania**, per l'ammodernamento della plancia integrata di navigazione a bordo della U.N. CP271. Il progetto ha visto l'utilizzo di sistemi **ECDIS** e radar ridondati al fine di equipaggiare il personale di bordo con un sistema certificato **IMO/SOLAS** per la navigazione paperless.



Nel **2019**, con la fornitura ed il commissioning di un sistema **EO-FCS** avanzato per la Marina Militare dell'Indonesia, ed implementato in partnership con un importante integratore locale, ICS Technologies rafforza la sua posizione nel segmento difesa.

Così come ha rafforzato la sua posizione nel segmento della **Sorveglianza Costiera** aggiudicandosi prestigiose commesse finalizzate a garantire la sicurezza della navigazione in località strategiche come il canale della Manica (VTS di Calais e Boulogne, lo stretto di Gibilterra (VTS di Tanger Ville), il porto di Cochin in India ed il porto di Koper in Slovenia.





Venere di Milo (ca. 1840)
dagherrotipo, incisione di
Alfred Donn  (artnet.com).

Maria Grazia Bajoni

Ha conseguito il Dottorato di ricerca in Storia Romana presso l' cole des Hautes  tudes en Sciences Sociales a Parigi. Ha insegnato lingua latina alla facolt  di Lettere dell'Universit  Cattolica di Milano dove   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).

Ufficiali di Marina e agenti diplomatici al servizio di Afrodite

Il ritrovamento della Venere di Milo

Con questo articolo si desidera ricordare il bicentenario del ritrovamento della Venere di Milo (1820-2020). Icona della bellezza femminile, la Venere di Milo ha suscitato (e tuttora suscita) un grande interesse presso gli archeologi, gli storici dell'arte, gli artisti e il vasto pubblico. Il racconto del suo ritrovamento e delle vicende relative alla sua acquisizione, da parte dei francesi, si fondano sulle memorie e sui i racconti, talora contraddittori, di coloro che furono testimoni oculari e attori degli eventi (1). Dall'aprile al novembre del 1820 agenti diplomatici del regno di Francia e dell'Impero ottomano, ufficiali della Marina francese e notabili dell'isola di Milo si trovarono coinvolti, nell'Egeo, in un avventuroso periplo storico-geografico nel segno e nel nome della più bella fra le dee.

Milo (Plaka) 36°44'55" N-24°25'07" E

Situata nell'Egeo sud occidentale, Milo fa parte delle Cicladi. È famosa soprattutto per l'assedio che i suoi abitanti subirono da parte degli ateniesi nel 416 a.C., durante la guerra del Peloponneso (2), e per la statua, conservata al Louvre, nota in tutto il mondo come la Venere di Milo. Questa statua è scolpita in marmo pario ed è alta 202 cm. Un plinto frammentario pertinente, ritrovato nello scavo, restituisce il nome dello scultore: Agesandro (o Alessandro), originario di Antiochia sul Meandro, città della Caria, fondata non prima del 270 a.C. e l'Afrodite di Milo è, dunque, un prodotto dell'arte ellenistica. Rinvenuta alla vigilia della guerra d'indipendenza greca contro i turchi (1821-1832), la Venere rivede la luce mentre sono in corso le manovre diplomatiche fra Austria, Russia, Francia e Impero Ottomano e non tarda a diventare il simbolo della libertà della Grecia e dei sentimenti filellenici (3).

Il mare Egeo nel 1820

Dopo il congresso di Vienna (1815) alla Francia spetta la sorte dei vinti. La diplomazia francese agisce fino a ottenere che il regno di Luigi XVIII si avvicini alle potenze della Santa Alleanza (Austria, Prussia e

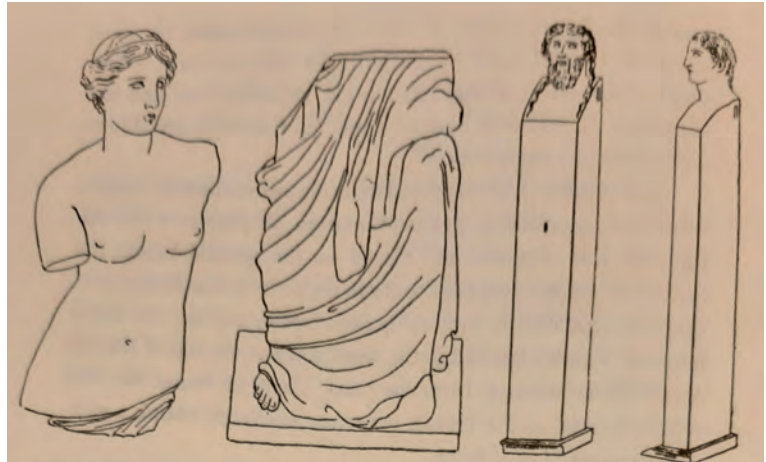
Russia). Dal trattato di Tilsit (7 luglio 1807), stipulato da Napoleone con lo zar Alessandro I di Russia, la Francia occupa isole nell'Egeo nelle quali le autorità francesi sono preposte a garantire la sicurezza delle navi commerciali in transito e a intrattenere relazioni diplomatiche con i notabili del luogo. Pur senza nascondere simpatie filo-elleniche, la Francia non trascura i propri interessi economici e si orienta alla ricerca dei buoni rapporti con l'Impero ottomano.

Nel 1820, su questo scacchiere geopolitico, si muovono, fra altri personaggi rilevanti per la sorte dell'Afrodite di Milo, il visconte di Marcellus (4), segretario del marchese di Rivière (5), ambasciatore di Francia a Costantinopoli, e il principe Nicolaki Morusi (6), di origine greca-fanariota (7), grande dragomanno dell'Arsenale e diplomatico ottomano. Morusi è il discendente dei principi di Moldavia e Valacchia; è uno dei massimi esponenti dell'ambiente greco-ortodosso a Costantinopoli. Nel 1819, egli è nominato dragomanno della flotta e sarà l'ultimo greco al servizio dei turchi. La sua famiglia è in buoni rapporti con gli inglesi e i russi. Come tutti i fanarioti pratica, in margine alla sua carica, una diplomazia personale, interagendo su più fronti con i greci, i turchi e le potenze straniere. Il fatto di ricoprire una delle più alte cariche dell'Impero ottomano non gli impedisce di aiutare il sorgere della rivoluzione greca. Si dice che tenga costantemente a noleggio il bricco *Galaxidi* il cui equipaggio, per la maggior parte albanese, si è arricchito portando alla casa del dragomanno reperti trafugati dagli scavi archeologici nel Peloponneso, sulle coste dell'Asia minore e dall'Italia. La prossimità topografica dell'ambasciata francese alla residenza del principe Morusi, nel quartiere di Therapia, a Costantinopoli, e la poderosa cultura che i due uomini hanno in comune favorirono la loro amicizia.

All'inizio del XIX secolo l'Impero ottomano mostra il suo declino, proprio nel momento in cui la Grecia alimenta ideali di libertà. Il ritrovamento dell'Afrodite di Milo si colloca fra l'esaurirsi della potenza di un impero e la nascita di una nazione.

Milo nel 1820

Lontana dal potere centrale ottomano, Milo è amministrata da un regime speciale che la rende soggetta anche a pressioni da parte di potenze straniere. Il dominio dei turchi si palesa nella presenza di alcune navi da guerra e nel tributo annuale che i cristiani sono obbligati a versare per mantenere la libertà di culto. Sia dai turchi, sia dagli occidentali, i marinai dell'isola sono ritenuti fra i più esperti. La popolazione è di circa tremila abitanti. Nel capoluogo, Plaka, risiede l'agente consolare francese, Louis Brest (8), incaricato di rappresentare gli interessi della sua nazione nelle Cicladi.



La Venere di Milo e le due Erme - Disegno di Olivier Voutier al momento della scoperta (G. Curtis, *Disarmed. The Story of the Venus of Milo*, New York, Vintage Books, 2003, p.8).

8 aprile: rada di Milo e campo di Yorgos Kendrôtas

Nella rada di Milo è ancorata una goletta della Marina francese: l'*Estafette*, al comando del *lieutenant de vaisseau* Robert (9). A bordo c'è Olivier Voutier (10), *enseigne* di prima classe. Ha ventitré anni ed è animato da due passioni: una per gli ideali libertari bonapartisti, l'altra per l'archeologia. La prima lo porterà, nel 1821, a dare le dimissioni dalla Marina francese per impegnarsi nella guerra d'indipendenza dei greci contro l'Impero ottomano ottenendo, in questa, il grado di colonnello a ventisei anni (11); nell'immediato, la seconda lo porta a sbarcare a Milo con due marinai e gli strumenti necessari per effettuare scavi archeologici nel sito dell'antica Melos nei pressi del villaggio di Castro.



Il *lieutenant de vaisseau* Olivier Voutier (en. wikipedia.org).

Voutier e i marinai si fermano non lontano dai resti di un muro e di una torre di difesa circolare. Si mettono all'opera. Il giovane ufficiale vede un contadino che sta dissodando il

suo campo con una vanga, non lontano da grotte sepolcrali, e rimuove pietre da un antico muro. A un tratto, si mette a guardare in una cavità che si è aperta sotto un colpo della vanga. Voutier si avvicina alla cavità di circa 4 m² e vede la parte superiore di una statua spezzata in due tronconi. Il contadino, Yorgos Kendrôtas, deve rendersi conto del suo pregio e, per celarla alla vista, la ricopre di nuovo con i detriti. Voutier gli dà alcune piastre affinché la riporti di nuovo alla luce. Dalla cavità emerge il busto nudo, raffigurante una donna, mutila delle braccia, recante tracce di cattiva conservazione sulla superficie. Voutier insiste affinché il contadino cerchi la parte inferiore. Gli dà altro denaro. Poco dopo è ritrovata la parte inferiore: i fianchi e le gambe sono coperti da un drappaggio. Le due parti non possono essere ricongiunte perché sul lato destro manca un pezzo. Un altro compenso incoraggia Yorgos Kendrôtas a proseguire lo scavo fino a trovare il frammento mancante grazie al quale è possibile rimettere in piedi la statua. Voutier si affretta a disegnare uno schizzo dei reperti. Disegna i due tronconi: è la prima descrizione grafica della Venere di Milo. Yorgos ha inoltre riportato alla luce due erme, una di Ercole, l'altra di Ermete, alcuni frammenti di braccia, una parziale iscrizione e un braccio con una mano che tiene una mela. La bellezza mozzafiato della statua evoca immediatamente Afrodite.

Olivier Voutier si riprende dall'emozione e ordina

al contadino di rimanere sul sito a sorvegliare il ritrovamento, quindi si reca a Castro ad avvertire Louis Brest, l'agente consolare. Ritorna poi a bordo dell'*Estafette* e mostra i disegni al comandante Robert tentando, invano, di convincerlo a salpare per Costantinopoli per avvertire della scoperta l'ambasciatore francese. Voutier vorrebbe comprare la statua, ma il prezzo è troppo alto. Anche Louis Brest rifiuta l'acquisto che, senza l'autorizzazione del governo, risulterebbe a titolo privato. Cedendo, però, alla richiesta di Voutier fa promettere a Yorgos di non venderla prima che il marchese di Rivière, ambasciatore di Francia presso la Sublime Porta, abbia dato una risposta in proposito. Considerando il reperto come un patrimonio locale, i notabili di Milo, non esclusi gli esponenti della chiesa greco-ortodossa, avanzano il diritto di scegliere l'acquirente, mentre i francesi, rivendicando il primato della scoperta, affermano il loro diritto all'acquisto.

10 aprile: rada di Milo

Oltre all'*Estafette*, tre navi francesi sono a Milo: le gabarre l'*Émulation* e la *Lionne* e la fregata *Bonite*, facenti parte della divisione comandata dal capitano di fregata Dauriac. Le navi di questa divisione erano di stanza nel Levante per difendere gli interessi francesi, in particolare le navi commerciali di Marsiglia, numerose nel Mediterraneo orientale, dagli attacchi periodici dei pirati maltesi (12).

11 aprile: rada di Milo

Il capitano di fregata Dauriac della *Bonite* scrive una lettera a Pierre David, il console generale della Francia nel Levante, residente a Smirne, nella quale lo informa del ritrovamento e descrive una Venere che dona la mela a Paride (13).

12 aprile: Castro, sede del viceconsole francese

Anche Louis Brest scrive una lettera a Pierre David nella quale dice che è stata ritrovata una Venere che tiene in mano il pomo della discordia (14). Sollecitato da più parti, a Pierre David non rimane che avvertire il marchese di Rivière, ambasciatore di Francia presso la Sublime Porta, suggerendogli di farne dono al Museo Reale.

16 aprile 1820: rada di Milo

Nella rada di Milo è all'ancora la *Chevrette*, una gabarra al comando del capitano di vascello Gauttier-Duparc, inviata per compiere una campagna idrografica nel Mediterraneo orientale, nei Dardanelli, nel Mar di Marmara, nel Bosforo e nel Mar Nero. Vi è imbarcato, come *enseigne de vaisseau*, Jules Dumont d'Urville (15), noto per le sue ricerche di botanica, di entomologia e i suoi interessi di archeologia. Questa missione comprende la visita alle sedi commerciali e ai consolati francesi. Dumont d'Urville scende a ogni scalo per recensire le specie botaniche e animali del luogo. A Milo è informato, da Louis Brest, del rinvenimento della statua.

16-21 aprile: rada di Milo

Dai giornali di bordo si è informati della presenza dell'*Estafette*, della *Chevrette* e della *Lionne* (16). Anche Duval d'Ailly, comandante della *Lionne*, scrive a Pierre David per informarlo del ritrovamento (17).

19 aprile: campo di Yorgos Kendrôtas

Il 19 aprile, Dumont d'Urville e Matterer, luogotenente sulla *Chevrette*, si recano a vedere la statua. Nel suo diario, Dumont d'Urville descrive la Venere e si mette in evidenza nella scoperta. Avanza l'ipotesi che la statua, in origine, appartenesse a un gruppo scultoreo composto da Giunone, Minerva e Paride. Yorgos propone ai due marinai di cedere la statua per 1.200 franchi, ma D'Urville e Matterer rifiutano per non interferire con la prelazione a carico delle autorità francesi.

21 aprile: Milo

L'*Estafette*, la *Chevrette* e la *Lionne* sono nella rada. La fama dell'Afrodite non ha tardato a diffondersi. I francesi non vogliono rinunciare ad acquisirla. La gerarchia prevale: Louis Brest affida a Dumont d'Urville e non a Olivier Voutier l'incarico di difendere la richiesta di acquisto presso l'ambasciatore a Costantinopoli. Yorgos sfrutta il crescente interesse per alzare il prezzo di vendita. Approfitta del momento anche un tale Oiconomos che tenta di convincere Yorgos a recedere dalla prelazione accordata ai francesi e a vendere a lui la statua: è disposto a pagare di mille piastre per conto del suo signore, il principe Nicolaki Morusi.

Fra parentesi

Intorno al 1815, Dimitri Oiconomos si era fatto monaco per rendersi invisibile al mondo dopo aver preso parte a un complotto. Alcuni anni dopo, lo si ritrova come padre Markos, ma abbandona presto gli ordini e il convento del monte Athos portando con sé un'icona raffigurante una versione ortodossa della *Madonna Lactans* che si ritroverà, a Therapia, nel palazzo del principe Morusi, il quale, all'oscuro della provenienza, l'aveva comprata per arricchire la sua collezione personale di arte bizantina. Per distrarlo dalle accuse di frode che pesano sul suo conto, Oiconomos decide di portare a Morusi un'opera d'arte antica: sperando che il principe, il quale è anche un alto funzionario greco ortodosso, lo difenda dall'accusa di

appropriazione indebita per la quale è stato convocato, a Costantinopoli, dal tribunale ecclesiastico. Ma Nicolaki Morusi non ha alcuna intenzione di deteriorare le relazioni tra la Francia e l'Impero ottomano per difendere Oiconomos. Tuttavia desidera avere la Venere, pur essendo consapevole che la transazione è possibile solo tramite il monaco. Oiconomos, però, non ha informato Morusi che il diritto all'acquisto spetta ai francesi prima che ad altri. Dal canto suo Yorgos, che resta il proprietario della statua, non vuole perdere un guadagno di mille piastre.



Jules Dumont d'Urville, qui ritratto in uniforme da ammiraglio. A sinistra: il Conte de Marcellus nel 1825, ritratto di Jean-Auguste-Dominique Ingres (fr.wikipedia.org).

22 aprile: Milo-Costantinopoli

La *Chevrette* salpa da Milo diretta a Costantinopoli. L'*Émulation* e la *Bonite* ritornano in Francia. La *Lionne* e l'*Estafette* faranno rotta per Smirne. Olivier Voutier è a bordo dell'*Estafette*. È stato il primo francese a vedere l'Afrodite e a interessarsi affinché diventi patrimonio della Francia. Tuttavia, il suo ruolo verrà oscurato da Dumont d'Urville: anche in un affare di archeologia la gerarchia e la politica prevalgono.

Dumont d'Urville può imporsi grazie al grado più elevato che ricopre nella Marina e per la sua fedeltà ai Borboni. Olivier Voutier sconta il suo bonapartismo.

24 aprile: Smirne

L'*Estafette* arriva a Smirne. Con una lettera datata 25 aprile Pierre David, console generale francese a Smirne, informa del ritrovamento l'ambasciatore a Costantinopoli.

28 aprile: Costantinopoli

La *Chevrette*, con d'Urville e Matterer, getta l'ancora a Costantinopoli, mentre l'*Estafette* è ancora a Milo. Al-



cuni giorni dopo Dumont d'Urville accompagna il comandante Gauttier a una cena all'ambasciata francese e incontra il visconte di Marcellus, segretario dell'ambasciatore, venticinque anni, giovane in carriera e amico di Nicolaki Morusi. Dumont d'Urville esterna il suo interesse per la botanica e Marcellus si rende disponibile per accompagnarlo in una ricognizione scientifica in campagna.

Marcellus e d'Urville parlano del ritrovamento della Venere e Marcellus chiede a d'Urville di insistere con il marchese di Rivière. Fervente realista, l'ambasciatore acconsente ad acquistare la Venere per donarla a Luigi XVIII.

Il visconte di Marcellus è inviato in missione diplomatica nel Mediterraneo orientale, in Egitto e in Palestina con l'autorizzazione di andare a Milo, nonostante non sia una meta prevista dalla missione: sarebbe uno scacco per la diplomazia francese, se la statua fosse acquisita dagli inglesi o dai turchi. La nave che porterà Marcellus sarà l'*Estafette*. A bordo si trova Olivier Voutier.

4-5 maggio: Costantinopoli

Dumont d'Urville salpa con la *Chevrette* verso il Mar Nero per continuare il suo viaggio scientifico.

6 maggio 1820: Costantinopoli

L'*Estafette*, con Olivier Voutier a bordo, giunge a Costantinopoli per imbarcare il visconte di Marcellus diretto a compiere la sua missione.

15-22 maggio: Costantinopoli-Milo

L'*Estafette* parte non prima del 15 maggio e giunge a Milo il 22 maggio con Voutier e Marcellus. Il marchese di Rivière ha ricevuto in udienza Voutier il quale gli ha mostrato lo schizzo della statua che ha disegnato sul luogo del ritrovamento. Nelle sue memorie di questo viaggio, Marcellus non menziona Voutier.

22 maggio: Milo

L'*Estafette* entra nella rada di Milo. Una scialuppa, con marinai albanesi, trasporta un carico pesante, avvolto in una tela grossa, verso il *Galaxidi*, un bricco battente bandiera greca. La sera precedente, la Venere è stata trasportata dal campo di Yorgos sulla spiaggia e Louis Brest non è riuscito a impedirne l'imbarco sul

bricco. Dal ponte dell'*Estafette*, Voutier e Marcellus intuiscono che quel «pacco» possa contenere la Venere. Hanno ragione. Yorgos ha ceduto alla proposta di Oiconomos e gliel'ha venduta. Louis Brest non ha potuto evitarlo. La Venere è sul ponte del *Galaxidi*. Oiconomos ha battuto i francesi sul tempo e ha corrotto l'equipaggio albanese per raggiungere il suo scopo: portare a Costantinopoli la statua per il principe Morusi. Anche i notabili di Milo partecipano alle trattative per l'acquisto. Oiconomos obbedisce a un ordine del grande dragomanno dell'Arsenale il quale pretende di impedire l'appropriazione dei beni culturali greci da parte delle potenze straniere, soddisfacendo, nel contempo, il suo desiderio di avere la statua.

All'arrivo dell'*Estafette*, Louis Brest chiede al capitano del *Galaxidi* di non salpare finché la situazione non sia chiarita. Il *Galaxidi* resta in rada, impedito non dall'ordine dell'agente consolare, ma da un vento improvviso.

Anche Marcellus interviene con il suo potere militare e diplomatico: prende posto in una scialuppa dell'*Estafette* per recarsi sul bricco e farsi consegnare la statua. A un segnale che il monaco fa da terra, il comandante del *Galaxidi* fa issare la bandiera turca e armare l'equipaggio contro i francesi. Poco dopo, si rende conto delle conseguenze del suo gesto, si astiene dal dare un ordine che potrebbe scatenare un conflitto armato e si reca a bordo dell'*Estafette* a presentare le scuse. Non è facile precisare il limite fra la realtà e la fantasia nella restituzione degli eventi raccontati nelle fonti (18): Matterer, luogotenente di vascello sull'*Estafette*, nel giornale di bordo non registra il fatto (19).

23 maggio: la trattativa diplomatica del visconte di Marcellus

Il marchese di Rivière ha conferito al suo segretario l'autorità diplomatica e i mezzi economici per acquisire la Venere. Marcellus si reca a Castro e incontra i notabili di Milo i quali rifiutano di vendere la statua all'agente francese nonostante il diritto di prelazione. Esibisce le credenziali dell'ambasciatore e una lettera del patriarca di Costantinopoli. Ne segue una discussione senza esito, quindi ritorna sull'*Estafette*. Poiché la Venere è sul *Galaxidi*, chiede di vederla. Una scialuppa è messa a mare. Marcellus e altri ufficiali si dirigono al *Galaxidi*.



LA VENUS DE MILO EST TRANSBORDÉE
DU NAVIRE LE GALAXIDI A BORD DE
LA GOËLETTE L'ESTAFETTE.

La Venere di Milo e L'ESTAFETTE (C. Mourousy, *L'énigme de la Vénus de Milo*, Paris, L'Archipel, 2020 - tav. 9).

24 maggio: l'accordo

Marcellus incontra di nuovo i notabili i quali dichiarano la loro intenzione di far pervenire la statua al grande dragomanno della flotta. Marcellus si trova a trattare con un collegio di notabili i quali acconsentono, infine, a cedere la statua ai francesi. Al termine del negoziato, la Francia ottiene la Venere. In modo conforme al protocollo diplomatico, Marcellus consegna ai notabili una lettera all'attenzione del principe Morusi con la quale attesta l'amicizia nei suoi confronti e lo invita alla clemenza e a non mettere in atto ritorsioni sui notabili. Scrive anche all'ambasciatore di Francia per sollecitarlo

a dispensare la sua protezione ai notabili. Yorgos ottiene mille piastre. La Venere è quindi trasferita dal *Galaxidi* a l'*Estafette*. Il visconte di Marcellus può, finalmente, vederla. A mani vuote Oiconomos parte per Syra dove il grande dragomanno si era recato a riscuotere il tributo degli isolani per conto dei turchi. Non accetta le ragioni addotte a giustificazione della perdita della Venere e scaccia Oiconomos. Rifiuta anche di ricevere la lettera di Marcellus e ordina che i notabili di Milo subiscano le pene corporali riservate ai traditori. La sua collera non scaturisce soltanto dall'orgoglio personale e neppure dal fatto che Milo sia sotto la sua giurisdizione. C'è anche un risvolto politico: la famiglia Morusi è considerata dai francesi con sospetto a causa della sua vicinanza agli inglesi. È una inimicizia reciproca che si è trasferita nell'ambito marittimo da quando i francesi ancorano nei porti dell'Egeo per difendere i loro interessi geopolitici e commerciali, spesso trascurando le leggi imposte da Costantinopoli. Si comprende che l'amicizia culturale e diplomatica fra il visconte di Marcellus e il principe Morusi non tarderà a deteriorarsi.

turale e diplomatica fra il visconte di Marcellus e il principe Morusi non tarderà a deteriorarsi.

24 maggio: Milo

Il luogotenente di vascello Robert annota nel giornale di bordo di avere imbarcata sull'*Estafette* «una statua in marmo di Paro acquistata per conto di sua Eccellenza l'ambasciatore. Questa statua, che supera la grandezza naturale, è stata trovata negli scavi effettuati sul terreno dell'antica Melos. È mutila, mancano le braccia, il naso e un piede. Ciononostante, gli esperti la ritengono meravigliosa» (20).

25 maggio 1820: Milo

L'*Estafette* salpa con la Venere. Marcellus deve compiere la missione diplomatica nel Levante che gli è stata affidata dal marchese di Rivière. Per cinque mesi percorre l'Egeo e il Mediterraneo, dalla Palestina, all'Egitto e alla Libia, con l'Afrodite a bordo. A settembre è al Pireo dove il console francese Sébastien Fauvel (21), conoscitore e collezionista di arte antica, sale a bordo per vederla. Dopo un'accurata analisi, Fauvel afferma che sia un'opera attribuibile alla scuola di Fidia o di Prassitele.

25 maggio-14 giugno: Milo-Larnaca

L'*Estafette* fa una prima tappa a Therasia (Santorini) e prosegue per Rodi, le coste del Tauro e Larnaca.



Charles de Riffardeau, marchese di Rivière, ritratto di Élisabeth Louise Vigée Le Brun (fr.wikipedia.org).

14 giugno-17 luglio: Larnaca-Egitto

L'*Estafette* parte per il Libano e la Palestina. L'Afrodite continua la sua odissea.

20 luglio-9 agosto: Egitto

Il 20 luglio l'*Estafette* è ad Alessandria. Il 9 agosto fa rotta per l'Egeo.

Agosto-settembre: Creta-Egeo

L'*Estafette* continua la navigazione nell'Egeo con approdi a diverse isole.

22-24 settembre: Pireo-Smirne

L'*Estafette* salpa dal Pireo per Smirne. Il 24 settembre l'*Estafette* arriva a Smirne accolta dal console Pierre David.

26 settembre: Smirne

La *Lionne* è arrivata a Smirne con Louis Brest che deve incontrare Marcellus dopo le punizioni che il dra-

gomanno ha fatto infliggere ai notabili di Milo. La Venere è trasferita sulla *Lionne* che la porterà in Francia. L'*Estafette* salpa per Costantinopoli.

24 ottobre: Costantinopoli

La *Lionne* arriva a Costantinopoli con la Venere. Marcellus si presenta all'ambasciata. Il marchese di Rivière che, nel frattempo, ha chiesto il trasferimento, non dubita che donare la Venere al re agevolerà la concessione e favorirà il suo ritorno in Francia. Il marchese di Rivière espone a Morusi le sue rimostranze per le punizioni inflitte ai notabili di Milo. Per non deteriorare le relazioni tra i francesi e gli ottomani, Morusi esprime disapprovazione per

la condotta del suo rappresentante e ordina il risarcimento dei torti subiti dai notabili.

29 ottobre: Costantinopoli

La *Lionne* salpa per la Francia con la Venere e tutti i reperti trovati a Milo nel campo di Yorgos. A bordo c'è il marchese di Rivière. Per evitare un incidente diplomatico con il grande dragomanno dell'Arsenale, l'ambasciata di Francia ha tenuto segreta la presenza del prezioso carico. Il principe Morusi non è a Costantinopoli: non vedrà mai la statua.

10 novembre: Milo

La *Lionne* è nelle acque di Milo e il marchese di Rivière chiede uno scalo per visitare il luogo in cui la Venere è stata ritrovata.

Fine di novembre: Tolone

La Venere viene sbarcata e presa in custodia dal cavaliere Revoil (22), incaricato da Louis de Forbin (23), direttore dei Musei Reali, di scortarla a Parigi.


Cinque mesi dopo la sua acquisizione da parte dei francesi, il marchese di Rivière la offre a Luigi XVIII.

1° marzo 1821: Parigi

Luigi XVIII dona la Venere di Milo al Louvre.

Conclusione

Dopo due secoli dalla scoperta, la Venere di Milo, che fu definita dal poeta Heinrich Heine «*Nostra signora di bellezza*», rimane uno dei capolavori più ammirati al Louvre. Al suo fascino prorompente non ha potuto resi-

stere Salvador Dalì il quale l'ha ghermita con il suo occhio surrealista e l'ha trasformata in una *Venere di Milo con i cassetti*. Nel 2012 Andy FluoN l'ha ricreata come *Pop Venus*. Ma, la vitalità di questa statua trionfa nel film di Bernardo Bertolucci, *The dreamers* (2003): in una famosa scena Isabelle si presenta a Matthew con le braccia, avvolte in guanti neri, che si confondono con l'oscurità, e le gambe coperte da un telo bianco. La reazione di Matthew è immediata: «*Ho sempre voluto far l'amore con la Venere di Milo*». Isabelle afferra la suggestione e ribatte: «*Non posso fermarti; non ho le braccia*». 

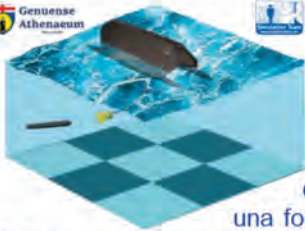
NOTE

- (1) Alcuni dei principali documenti si trovano in Dumont d'Urville-Marcellus & Voutier, *Enlèvement de Vénus*, Paris, Éditions La Bibliothèque, 1994.
- (2) Sulle cause dell'assedio e della repressione da parte degli ateniesi si vedano Isocrate, *Panegirico*, 100-102 e Tucidide V 84-116.
- (3) A. Soutzo, *Histoire de la révolution grecque*, Paris, Firmin-Didot, 1829.
- (4) Marie-Louis-Jean-André-Charles Demartin du Tirac, conte de Marcellus (1795-1861). Diplomatico, viaggiatore, cultore di antichità greche, fu segretario dell'ambasciata di Francia a Costantinopoli e, nel 1821, segretario di Chateaubriand, ambasciatore a Londra.
- (5) Charles François de Riffardeau (1763-1828) fu nominato da Luigi XVIII pari di Francia e ambasciatore di Francia presso la Sublime Porta.
- (6) Nicolaki Mourousi (1789-1821): C. Mourousy, *L'énigme de la Vénus de Milo*, Paris, L'Archipel, 2000, pp. 38-41.
- (7) Phanar (gr.) traslitterato Fener in turco: quartiere di Istanbul.
- (8) Louis Brest (1789-1862). Il nonno paterno e il padre erano stati viceconsoli a Milo.
- (9) W. A. Bond, «The Arms of the Venus. How the Famous statue was mutilated», *Chambers's Journal*, 7s, 3 (dicembre 1912-novembre 1913) London-Edinburgh, 1913, pp. 508-510: 509. (disponibile in Google books); J.-P. Alaux, *La Venus de Milo et Olivier Voutier*, Paris, Imprimerie Ducros et Colasle Collection du Galion d'Or, 1938.
- (10) Olivier Voutier (1796-1877). Allievo all'*École spéciale* della Marina creata da Napoleone nel 1811 a Brest, fu costretto a interrompere la carriera alla caduta di Bonaparte. Dopo un impiego presso ministero della Marina, a Parigi, ritornò a Brest e riprese il servizio attivo. Navigò dalla Francia alle Antille e al Baltico.
- (11) *Mémoires du Colonel Voutier sur la guerre actuelle des Grecs*, Paris, Bossanges Frères Libraires, 1823.
- (12) J. Guillon, Dumont d'Urville 1790-1842, Paris, Éditions France-Empire, 1986, p. 34.
- (13) G. Curtis, *Disarmed. The story of the Venus de Milo*, New York, Vintage Books, 2003, pp. 14-15.
- (14) *Ibid.*
- (15) Jules Sébastien-César Dumont d'Urville (1790-1842). Nel 1807 fu ammesso all'École Navale di Brest. Nel 1811 ottenne il grado di guardiamarina. Nel 1819 salpò a bordo della *Chevette* per una campagna idrografica nelle isole dell'Egeo e nel Mar Nero. Durante questa missione giunse a Milo pochi giorni dopo il ritrovamento della Venere. Dal 1822 al 1825, a bordo della *Coquille*, navigò dalla Francia al Perù, al Cile, alle Falkland, alla Nuova Guinea, all'Australia, alla Nuova Zelanda e alle isole del Pacifico e arrivò nel Nuovo Galles del Sud. Dal 1826 al 1829, con l'*Astrolabe*, circumnavigò il globo. Nel 1837, con l'*Astrolabe* e la *Zelée* raggiunse l'oceano Antartico. Da qui si diresse, di nuovo, nel Pacifico. Ritornò in Francia nel 1840.
- (16) J. Guillon, *Dumont d'Urville... cit.*, p. 34.
- (17) *Ibid.*
- (18) G. Curtis, *Disarmed... cit.*, pp. 26-31; C. Mourousy, *L'énigme... cit.*, pp. 92-96.
- (19) J. Guillon, *Dumont d'Urville... cit.*, p. 42.
- (20) *Ibid.*, pp. 42-43.
- (21) Louis-François-Sébastien Fauvel (1753-1838) fu un pittore, diplomatico e archeologo. Dopo essere stato al servizio di Choiseul-Gouffier che, nel 1784 era stato nominato ambasciatore di Francia presso la Sublime Porta, rinunciò alla vita d'ambasciata e intraprese viaggi archeologici. Nel 1793 scelse Atene come residenza e nel 1796 la sua attività di archeologo gli valse la nomina di «associato non residente» dell'Institut de France.
- (22) Pierre Révoil (1776-1842). Professore alla Scuola di belle arti di Lione, pittore e collezionista d'arte. Nel 1814 fu nominato cavaliere della *Légion d'honneur*.
- (23) Louis-Nicolas-Philippe-Auguste de Forbin (1777-1841) apparteneva a una delle più illustri famiglie della Provenza. Fu pittore, frequentò l'*atelier* di Jean-Louis David. Diventò direttore del Louvre dopo Vivant Denon.

BIBLIOGRAFIA

- Aicard J., *La Vénus de Milo. Recherches sur l'histoire de la découverte d'après des documents inédits*, Paris, Sando et Fischbacher, 1874.
- Alaux J.-P., *La Vénus de Milo et Olivier Voutier*, Paris, Imprimerie Ducros et Colasle Collection du Galion d'Or, 1938.
- Besnier M., «La Vénus de Milo et Dumont d'Urville», *Revue des Études Grecques* 10/3, 1908, pp. 205-248 (www.persee.fr/rea_0035-2004_1908_num_10_3_1544).
- Bykelas D., «Le philhellénisme en France», *Revue d'Histoire Diplomatique*, 5, 1891, pp. 364-365.
- Curtis G., *Disarmed. The Story of the Venus de Milo*, New York, Vintage Books, 2003.
- De Lorrin A., *Enlèvement de Venus*, Paris, la Bibliothèque, 1994.
- Filitti J.-Cl., *Rôle diplomatique des Phanariotes de 1700 à 1821*, Paris, Larose et Forcel, 1901.
- Dumont d'Urville, Marcellus & Voutier, *Enlèvement de Vénus*, Paris, Éditions La Bibliothèque, 1994.
- Guillon J., *Dumont d'Urville*, Paris, France Empire, 1986.
- Marcellus, vicomte de, *Souvenirs de l'Orient*, Paris, Éditions Debécourt, 1839.
- Michon É., «Le Marquis de la Rivière et la donation de la Vénus de Milo», Paris, Lahure, 1906.
- Mourousy C., *L'énigme de la Vénus de Milo*, Paris, L'Archipel, 2000.
- Ravaisson F., «La Vénus de Milo», *Mémoires de l'Institut Impérial de France. Académie des Inscriptions & Belles Lettres*, 34, 1 (1892), pp. 145-256 (www.persee.fr/doc/mint_0398-3609_1892_num34_1_1528).
- Raybaud M., *Mémoires sur la Grèce, pour servir à l'histoire de la guerre de l'indépendance*, Paris, Tournachon-Molin, 1824-1825.
- Salmon D., *La Vénus de Milo. Un mythe*, Paris, Éditions de la Réunion des Musées Nationaux, 2000. Éditions de la Découverte, 2000.
- Theodoropoulos T., *L'invention de la Vénus de Milo*, Paris, Sabine Wespieser éditeurs, 2008.
- Voutier O. *Découverte et acquisition de la Vénus de Milo*, Hyères, 1874.

STRATEGOS & Information Age

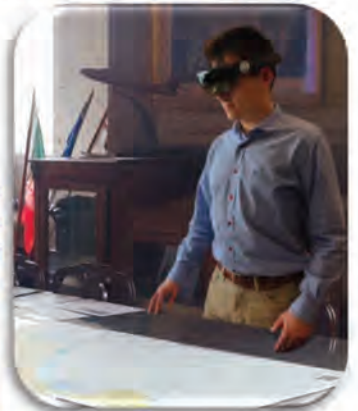


Gli **Strateghi** erano i *Comandanti* e gli *Ammiragli* delle Città Greche, scelti secondo Socrate sulla base di una preziosa dote: quella di poter comprendere, meglio degli altri, quello che stava accadendo e quello che sarebbe accaduto. Questa capacità è tutt'oggi fondamentale, ovvero il comprendere la situazione e dirigere le proprie risorse per conseguire gli obiettivi desiderati nei tempi previsti. Un esempio emblematico del passato viene dalla nostra **Marina Militare**, costituita *160 anni or sono*, ben *4 mesi prima della proclamazione del regno d'Italia*:

comprendere da subito la priorità del controllo del Mare per l'Italia e costituire tempestivamente una forza capace di garantirlo è una prova concreta di capacità strategica. Da allora la **Marina** si è distinta sopra e sotto i mari ed il nostro Paese ha brillato per molti successi, tuttavia nel nostro mondo attuale notiamo spesso una carenza di capacità strategiche, proprio mentre nuovi soggetti emergenti si dimostrano valenti e lungimiranti. Questo vale a livello sia Geopolitico, che Commerciale ed Industriale: nell'**Information Age** è sempre più spinta la competizione e la necessità di strategie vincenti. Proprio in quest'ottica nasce **STRATEGOS** all'**Università di Genova**, prima Laurea Magistrale in **Ingegneria Strategica** in Italia e tra le prime del mondo: questa nuova disciplina, nata al MIT circa 6 anni fa, mira a sviluppare capacità, in termini di soluzioni e persone, destinate a sviluppare le Strategie. L'**Ingegneria Strategica** combina **Modeling, Simulation, Data Analytics e Artificial Intelligence** con il feedback della realtà, tramite Machine Learning, al fine di guidare le Scelte Strategiche; ma non si tratta solo di tecnologia, è ancora più cruciale preparare le Persone capaci di sfruttare queste potenzialità, siano giovani che esperti. **STRATEGOS**, infatti, affianca ai nuovi **Ingegneri Strategici**, anche **Comandanti e Manager**, proprio per preparare le basi di un nuovo processo decisionale. **STRATEGOS, Laurea in Engineering Technologies for Strategy e Security**, affianca agli studi Ingegneristici quelli Economici e di International Affairs per fornire una visione transdisciplinare per comprendere le esigenze dei Decisori e affiancarli. La Laurea vanta una classe Internazionale e propone 3 semestri di corsi, fruibili in rete già prima della crisi covid-19, oltre a 1 semestre di project work sul campo. Molte **Grandi Aziende** sono **STRATEGOS Patron** (e.g. Accenture, Ansaldo, Hitachi, Leonardo, Rina, Thales), ma anche **Hi-Tech Enterprises, Istituzioni e Centri Internazionali** come NATO M&S COE, Water Academy e offrono opportunità di project works. **STRATEGOS** affianca alle lezioni molti Workshops, Exercises e Simulations su scenari differenti (e.g. Guerra Ibrida, Open Source Intelligence, Multi Domain Operations, Threat Networks, Cyber Warfare, Port Safety & Security, Critical Infrastructure Protection, Complex System Analysis, Predictive Service, PM). **STRATEGOS** si sviluppa come Laurea Magistrale in Inglese e dura 2 anni. La selezione dei Candidati si basa su CV e Interview, quindi sono apprezzati sia **Giovani Talenti** con **Lauree Triennali Ingegneristiche** che **Manager ed Ufficiali** con solide basi ed esperienza (e.g. vecchio biennio ingegneria); dettagli e Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito : www.itim.unige.it/strategos

Un Mare di Strategie dalle molte Dimensioni per la Sicurezza

Un esempio concreto di **Strategic Engineering** viene dal Mare, un ambiente complesso che proditoriamente possiamo definire esadimensionale spostandoci dalla Superficie al mondo Subacqueo, dal Cielo alla Costa, dallo Spazio dei satelliti al Cyberspace delle reti: tutti contesti legati e critici per la Sicurezza. Un Mare su cui insistono Traffici Logistici Strategici, Risorse Naturali Fondamentali, Connessioni Dati Imprescindibili per il funzionamento della Società e quindi un Mare che deve essere protetto e sul quale bisogna attivare Strategie per la Sicurezza. Il progetto **ALACRES2** vede Italia e Francia affiancate ed è un esempio in questo senso. Sviluppa, infatti, un Laboratorio Virtuale per simulare le Crisi nei Porti e nelle acque antistanti, al fine di sviluppare nuove Policies con i diversi attori (e.g. Coast Guard, Fire Fighters, Authorities, Terminals) valutandone gli effetti ad ampio spettro. Coordina l'iniziativa il Prof. **Agostino Bruzzone** del **Simulation Team** dell'**Università di Genova** che ha dimostrato con i **Partners** l'efficacia combinata di simulazioni interoperabili con extended reality intuitiva e interattiva in scenari marini.



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondi europei di sviluppo regionale
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale





Il caso JANUS e la mina



" I STILL THINK IT WAS RATHER SILLY OF YOU SIR - YOU KNOW HOW EASILY YOU CATCH COLD "

(*) Giosuè Allegrini, (**) Enrico Cernuschi

GERADA
MALTA 1943

(*) Capitano di vascello del Genio Navale, sommergibilista, storico e critico d'arte moderna e contemporanea. Ha frequentato l'Accademia navale di Livorno conseguendo la Laurea in Ingegneria navale meccanica presso l'Università degli Studi di Genova. Ha ricoperto molteplici incarichi di Forza armata fra cui: direttore di macchina del sommergibile Nazario Sauro, direttore di macchina della fregata Grecale, vice direttore dell'Ufficio tecnico navale di Genova, capo Sezione presso il 1° reparto della Direzione degli armamenti navali e capo Ufficio Storico della Marina Militare. Nel 2014 la città di Milano gli ha conferito il Premio Stella al Merito Sociale per meriti storico-culturali.

(**) Laureato in giurisprudenza, vive e lavora a Pavia. Studioso di storia navale ha dato alle stampe, nel corso di venticinque anni, altrettanti volumi e oltre 500 articoli pubblicati in Italia, Gran Bretagna, Stati Uniti e Francia dalle più importanti riviste del settore. Tra i libri più recenti «Gran pavese» (Premio Marincovich 2012), «ULTRA - La fine di un mito», «Black Phoenix» (con Vincent P. O'Hara), «Navi e Quattrini» (2013), «Battaglie sconosciute» (2014), «Malta 1940-1943» (2015), «Quando tuonano i grossi calibri», «Gli italiani dell'Invincibile Armata» (2016), «L'ultimo sbarco in Inghilterra, 1547» (2018) e «Venezia contro l'Inghilterra, 1628-1649» (2020).

Il 27 febbraio 1940 il *Janus* (un moderno cacciatorpediniere della Royal Navy di oltre 1.800 tonnellate entrato in servizio nel 1939) aveva salvato i superstiti del mercantile svedese *Storfors*, vittima di una collisione con il caccia *Jackal*, gemello del *Janus* e suo sezionario. Il 19 marzo 1940 un altro piroscafo svedese, il *Tor*, aveva investito in pieno a centronave il *Jervis*, nuovo sezionario del *Janus*, con morti e feriti tra l'equipaggio di quella nave da guerra. Il 9 aprile 1940, mentre il *Janus* navigava in compagnia del gemello *Kelly*, quest'ultimo fu investito, riportando gravi avarie, mentre cercava di prestare assistenza al caccia *Gurka*, danneggiato poco prima da un attacco aereo tedesco e infine affondato poco dopo. Il 17 aprile, mentre il *Janus* stava scortando l'incrociatore pesante *Suffolk*, quest'ultimo fu colpito da una bomba d'aereo tedesca che lo costrinse a portarsi all'incaglio per evitare l'affondamento. A bordo del *Janus*, naturalmente, neppure una scheggia. Il 30 aprile il *Janus* e il grosso e moderno avviso inglese *Bittern* furono attaccati da bombardieri in picchiata Ju 87 della Luftwaffe. Solo quest'ultima unità fu colpita e al caccia spettò il compito di finirla con un siluro.

Destinato, il 12 maggio 1940, a scortare il vecchio cacciatorpediniere inglese *Versatile* (inviato a sua volta a sbarcare una compagnia delle Irish Guards da tempo addestrata in vista dell'incendio e della distruzione delle installazioni portuali di Rotterdam), avendo i tedeschi invaso, due giorni prima, l'Olanda, il *Janus* fu puntualmente attaccato da bombardieri tedeschi all'alba del 13. Ne uscì illeso, ma non andò altrettanto bene per il *Versatile*, a bordo del quale si registrò un'autentica strage che lasciò, alla fine, quella nave immobilizzata.

Il capitano di fregata John Tothill, primo comandante del *Janus*, prese a rimorchio l'altra unità riuscendo a portarla, non senza difficoltà, in salvo. Questo comportamento fu giudicato, tuttavia, discutibile dall'ammiraglio comandante in capo il Dipartimento del Nore a causa del rischio, giudicato eccessivo, corso da quel moderno cacciatorpediniere completato appena nove mesi prima rispetto a un vecchio «V» della Grande guerra ritenuto spendibile. Tothill dovette così cedere, il 16 maggio, il proprio comando e comparire davanti a



Il cacciatorpediniere britannico *JANUS* fotografato, durante l'inverno 1940-41, dalla nave da battaglia *VALIANT* (John English, *From Afridi to Nizam*, ed. World Ship Society, 2001). In apertura: in alto, il *JANUS* ad Alessandria nell'agosto 1940 (Christopher Langtree, *The Kelly's*, ed. Chatham, Londra 2002); in basso, vignetta inglese dedicata al recupero, sempre in bassi fondali, delle mine da fondo lanciate dagli aerei tedeschi (Frederick R. Galea, *Mines over Malta*, ed. Wise Owl, Malta 2010).

una commissione d'inchiesta. Gli andò bene, in quanto la stampa inglese, assetata com'era, in quei frangenti, di buone notizie, aveva esaltato la sua oggettivamente eroica impresa grazie a un'intervista rilasciata dall'ambasciatore polacco all'Aja, quel giorno a bordo del *Janus* assieme al suo collega francese in quanto diretti entrambi in Inghilterra. Tothill poté così lasciare l'ammiragliato senza ulteriori guai per tornare, il 29 di quello stesso mese, per via aerea, alla propria nave, inviata il 17 maggio nel Mediterraneo assieme al gemello *Juno* in vista dell'ormai scontata, imminente guerra contro l'Italia. Qui le cose non andarono, per la verità, gran che meglio. Tanto per cominciare il 9 luglio 1940, in occasione della battaglia di Punta Stilo, il *Janus* fu preso sotto il tiro dei cannoni da 152 mm della nave da battaglia *Warspite*, unità di bandiera del comandante della Mediterranean Fleet, ammiraglio Andrew Browne Cunningham. Quel cacciatorpediniere, chiamato ad attaccare d'urgenza, assieme alle altre moderne e veloci unità della 14ª Destroyer Flotilla, le navi italiane allo scopo di proteggere la propria nave ammiraglia (a costo di attraversare, a tutta velocità, la linea di battaglia inglese passando tra le corazzate *Warspite* e il *Malaya*, rischiando una collisione), fu infatti inquadrato, data la propria inattesa posizione, dall'armamento secondario della corazzata di testa britannica, sia pure senza conseguenze (1). In seguito, il 18 settembre 1940, mentre scortava l'incrociatore pesante *Kent* in vista di un bombardamento costiero notturno di Bardia, il *Janus* assicurò la necessaria assistenza a quell'unità maggiore, silurata da un trimotore S.M. 79 italiano.



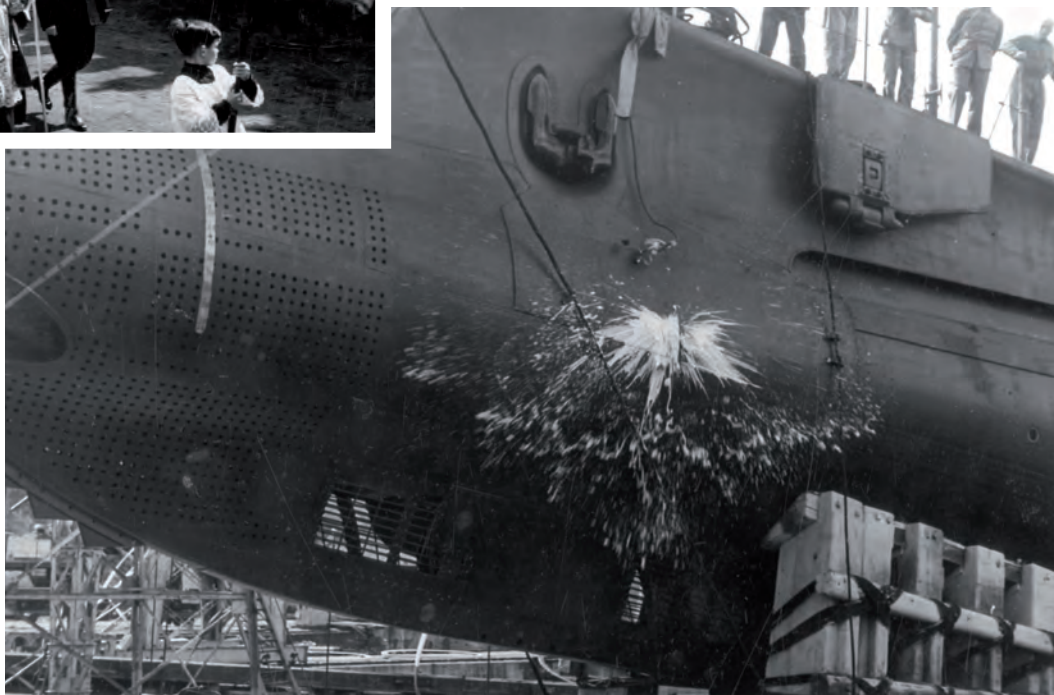
La Spezia, 2 luglio 1937. Il varo del sommergibile *BEILUL*. Non mancarono né il valore, né la fortuna (USMM).

Il 22 dicembre 1940 il nostro caccia dovette, inoltre, finire, con un siluro, il cacciatorpediniere inglese *Hyperion*, rimasto vittima di una mina italiana nel Canale di Sicilia. Dopo ulteriori vicende, il *Janus* partecipò quindi all'azione notturna verificatasi la notte tra il 15 e il 16 aprile 1941 contro il convoglio

«Tarigo» cavandosela con pochi danni, peraltro i primi dall'inizio del conflitto (2). In occasione di un ulteriore scontro notturno, verificatosi questa volta nelle acque a nord di Creta il 21 maggio 1941, nel corso del celebre attacco condotto da una Divisione navale britannica contro un convoglio tedesco di motovelieri e unità minori scortati dalla torpediniera *Lupo*, il nostro *Janus* piazzò una raffica da 40 mm a bordo del confratello *Hereward* (3). Si trattò di un incidente comprensibile e, per di più, non isolato, da parte inglese, nel corso di quella mischia notturna durante la quale la torpediniera italiana defilò a pochi metri dalla poppa dell'incrociatore *Orion*.

Seguì, il 9 giugno 1941, in pieno giorno, uno scontro tra 4 cacciatorpediniere inglesi, guidati proprio dal *Janus* (per la precisione si trattava dei gemelli *Jaguar* e *Jackal* in compagnia del poco più piccolo *Hotspur*)

contro due *contre-torpilleur* francesi, il *Guépard* e il *Valmy*. L'azione, durata poco più di un'ora, andò male per i britannici. Il *Janus*, in particolare, fu colpito 5 volte, con 12 morti e altrettanti feriti. In plancia furono tutti uccisi eccezion fatta per Tothill, rimasto incolume mentre la sua nave finiva immobilizzata, venendo tosto coperta da una



cortina fumogena stesa dal *Jackal*, a sua volta centrato, poco dopo, da un altro proietto da 138 mm transalpino. Abbandonato dai propri compagni di squadriglia, essendo ancora giorno pieno, il *Janus* fu preso, in seguito, a rimorchio dal caccia *Kimberley*, sopraggiunto provvidenzialmente in ritardo, e portato ad Haifa. L'Ammiragliato non fu compiaciuto nei confronti di Tothill, tanto da sbarcarlo per destinarlo, nel corso dei successivi tre anni e mezzo, a incarichi di staff al ministero, mentre il *Janus* veniva trasferito, sempre a rimorchio, a Suez per poi dirigere, coi propri mezzi e a lento moto, alla volta del Sudafrica, dove rimase ai lavori fino al marzo 1942, per poi tornare ad Alessandria il successivo 17 aprile.

Tutto ciò, come vedremo, era avvenuto per il *Janus* (guai a chiamarlo, come pare facessero gli altri marinai della Mediterranean Fleet, *Jonah*, sinonimo,

in quella Marina, di menagramo cui sembra seguisse, regolarmente, una scazzottata) fino a quel pomeriggio ventoso del 4 giugno 1942.

L'azione

L'ordine «*Decifri da solo*» arrivato al comandante del sommergibile *Beilul*, capitano di corvetta Francesco Pedrotti, in occasione dell'ascolto notturno del 30 maggio 1942, non era di natura rassicurante. Quel battello doveva invero lasciare le acque settentrionali della Cirenaica per spostarsi e pendolare tra la zona antistante Ras Uleima (Golfo di Sollum) e le acque immediatamente a nord di Marsa Matruh insidiando il traffico lungo la rotta tra Alessandria e Tobruch. Quel tratto di mare era attraversato, in primo luogo, da piccoli *armed boarding vessel*, ovvero piroscafi armati il cui compito consisteva nell'assicurare, data la loro qualità di nave scorta ausiliaria, la protezione dei mezzi da sbarco e dei motovelieri che garantivano i trasporti lungo le coste egiziane e della Marmarica.

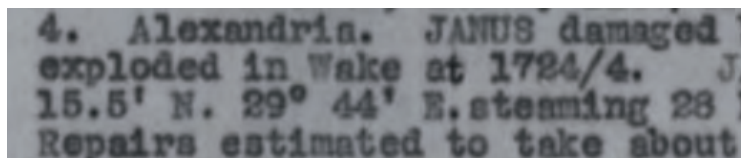
Il contrasto navale al traffico costiero nordafricano inglese non era mai stato, di per sé, un'impresa facile. Ora poi, mentre era in pieno corso la grande offensiva italo-tedesca in direzione di Tobruch, la situazione era, se possibile, ancora peggiore. Le sole unità navali dell'Asse che potevano spingersi nelle acque egiziane erano, infatti, i sommergibili, anche se lo scarso pescaggio delle navicelle utilizzate dai britannici per alimentare dal mare il proprio fronte era, già di per sé, poco vulnerabile da parte dei siluri, ancor privi come erano, a quel tempo, di acciarini magnetici. Peggio ancora: la scarsa profondità dei fondali davanti ad Alessandria e a Marsa Matruh, dove a 30 miglia dalla costa il mare scende lentamente toccando soltanto quota 80 metri, esponeva i battelli a ogni sorta di pericoli, dalla caccia antisom alle mine, fino alla stessa possibilità di incagliare come era successo, il 18 febbraio scorso, davanti a Marsa Luch, al sommergibile tedesco *U 311*, salvatosi alla fine, dopo una notte di sforzi disperati, per puro miracolo. Nel corso dell'oscurità i piccoli convogli britannici, formati di solito da tre o quattro unità, si mettevano al riparo dietro le ostruzioni dei punti rifugio di Marsa Matruh e di Sollum mentre di giorno quelle piccole unità da trasporto erano regolarmente e

fortemente scortate dai precedentemente ricordati *armed boarding vessel* e dagli aerei. In quelle condizioni, non erano praticabili, durante il giorno, tattiche diverse rispetto a quella della «boa offensiva» sullo stile della precedente Grande guerra. Si trattava di vivere, cioè, per mesi e mesi nella speranza che, prima o poi, un'unità nemica passasse davanti al periscopio (e a portata) di un sommergibile intento a procedere in immersione alla velocità di 4 nodi al massimo, visto che a 7 avrebbe scaricato le proprie batterie tempo un'ora. In queste condizioni, qualche volta (molto raramente) e con parecchia fortuna, le cose funzionavano. Più spesso no.

Nel corso delle prime ore del pomeriggio del 4 giugno le cose sembrarono, tuttavia, andare per il verso giusto per il *Beilul*. Sin dall'inizio del nuovo pattugliamento il traffico inglese era stato subito rilevato, di giorno, agli idrofoni e anche al periscopio, come piuttosto intenso, ma sempre troppo lontano. Quel 4 giugno, per contro, furono avvertiti agli idrofoni, alle 13.45, uno dopo l'altro, a 10 miglia a nord-est di Marsa Matruh, ovvero al limite estremo della propria area di pattugliamento (così delimitata per evitare di interferire con quella dell'*Ondina*) ben due piccoli convogli. Complessivamente, come già aveva constatato la ricognizione aerea italiana proveniente da Rodi, si trattava di 9 unità, tra piccoli piroscafi e navi ausiliarie di scorta dirette verso Alessandria. Il *Beilul* diresse subito in direzione di quello formato da due mercantili circondati da 4 unità di scorta, ma ben presto, avendo il comandante apprezzato di non potersi avvicinare ulteriormente, furono lanciati, alle ore 14:00, tre siluri da una distanza definita dallo stesso rapporto di missione come «media». Nessuna delle armi colpì. In compenso le scie dei siluri, visibilissime da parte di un aereo di pattuglia, furono tosto avvistate e la caccia antisom delle navi scorta cominciò subito, protraendosi per oltre tre ore a opera di due unità mentre il resto delle navi in mare, riunitesi ora formando un unico convoglio, continuava a procedere verso Alessandria. A un certo punto le cose si misero male per il sommergibile italiano. Dopo una lenta manovra di disimpegno quel battello fu, infatti, costretto, alla fine, a posarsi sul fondo (54 metri), immobile e silenzioso con tutti i macchinari

fermi. In quello stesso arco di tempo il *Janus*, pronto a muovere in 30 minuti, uscì da Alessandria per unirsi e dirigere quella caccia antisom così promettente, essendo stata individuata l'area dove si presumeva si fosse posato sul fondo quel battello. Effettivamente il *Beilul* era stato danneggiato, a un certo punto, da alcune bombe esplose molto vicino allo scafo. Gli ordigni avevano provocato diverse avarie pregiudicando l'efficienza stessa del battello. Convinto che non ci fosse tempo da perdere, il comandante del *Janus* ordinò, a questo punto, di passare a 28 nodi sia per poter arrivare in zona ancora con la luce del giorno, così da utilizzare al meglio il proprio ecogoniometro, sia allo scopo di assicurarsi l'affondamento di quell'unità subacquea, subito indicata sul registro di chiesuola di quel cacciatorpediniere, come un U-Boot germanico.

Improvvisamente, alle ore 17:24, mentre il caccia stava accostando con 20° di barra, ebbe luogo, immediatamente a poppavia, una grossa esplosione seguita, qualche attimo dopo, da diverse altre, più o meno distanti. La sorpresa fu totale e le varie colonne d'acqua innalzatesi in aria non furono neppure contate tutte, tanto che si parlò, inizialmente, in sede di rapporto di missione, di un «*number unknown*» di *near miss*, ovvero di bombe di aereo, di tipo e dimensioni sconosciute, almeno una delle quali caduta a meno di 15 metri dallo scafo provocando vari danni all'apparato motore (4). Si pensò a un velivolo nascosto da una nube e la caccia al battello italiano fu interrotta tre quarti d'ora dopo, essendo necessario assistere quel cacciatorpediniere danneggiato, per tacere della difesa del convoglio da un eventuale altro sommergibile in agguato. Il *Janus*, azzoppato, diresse subito per Alessandria procedendo a meno di 5 nodi, tanto da essere raggiunto, per le 19:00, dai due convogli riuniti. L'intero complesso formato da «6 incrociatori ausiliari, 1 cacciatorpediniere e 3 piroscafi» fu anzi avvistato, alle ore 19:09, da un ricognitore italiano. Una prima stima dei danni fatta subito a bordo del caccia li valutò in non meno di un mese di lavori. L'incidente aveva avuto luogo in posizione 31° 15.5' N e 29° 44' E, come evidenziato nell'immagine del documento qui riprodotto in alto, fu confermato successivamente trattarsi dell'opera di una mina acustica (5).



Estratto del rapporto di missione del 4 giugno 1942 del cacciatorpediniere *JANUS* (NARA).

Quanto al *Beilul*, il battello italiano emerse, infine, alle 20:44 predisponendosi per un ultimo combattimento di superficie. Avvistò, per contro, una «*sorgente di fumo in allontanamento*» e diresse subito per Lero, propria base di partenza, dove arrivò il 6 giugno per un primo ciclo di riparazioni. In effetti, nessun aereo italiano, tedesco o, financo, britannico, era presente, alle 17:24 di quel giorno, in quell'area né, tantomeno, aveva attaccato il *Janus*. Cosa era successo, quindi?

Le mine dei sommergibili italiani

Gli U-Boot della Grande guerra, per via della constatata, apprezzabile efficacia delle proprie armi, avevano potuto permettersi di ridurre al minimo i siluri a favore di voluminosi tubi lanciamine che permettevano di posare tutte le armi in dotazione in rapida sequenza, creando così dei veri e propri sbarramenti. La diversa architettura adottata dai battelli dopo la Prima guerra mondiale aveva imposto, per contro, altre soluzioni. In effetti, il maggior successo della prima, grande campagna subacquea di guerra di mine della storia, era stato rappresentato, più che dal tonnellaggio distrutto o danneggiato, dallo sproporzionato sforzo imposto alle Marine avversarie, costrette come furono ad armare migliaia di piccole navi, coi relativi equipaggi e la necessaria organizzazione a terra, per vigilare e dragare, quotidianamente, infinite distese di mare alla ricerca di piccoli grappoli di 4 o 6 armi posate qua e là lungo le coste. Proprio per questo motivo i primi moderni battelli oceanici italiani degli anni Venti, i 4 «*Balilla*», disponevano di un tubo lanciamine poppiero con 4 armi destinate non tanto a ottenere risultati clamorosi, quanto a creare una minaccia in potenza. Una successiva soluzione adottata in occasione del progetto del grosso sommergibile *Pietro Micca* prevedeva, per contro, due ampie camere per le mine, con una capacità complessiva di 40 ordigni, che dovevano essere posate mediante 4 tubi lanciamine collocati a centro nave. Le operazioni in pa-

by mine probably acoustic which
 JANUS was in 35 fathoms in 31°
 knots and was under 20° helm.
 3 weeks.



Sullo sfondo il sommergibile BEILUL (USMM).

rola, da effettuare in immersione, in assetto leggero e a quota periscopica compensando automaticamente il peso delle mine rilasciate, richiedevano, però, la movimentazione degli ordigni, del peso di una tonnellata l'uno, e il loro lancio a 4 per volta al massimo. Tra un intervallo e l'altro di ricarica dei pozzi il battello non restava, naturalmente, fermo. Pertanto con quel sistema e a differenza delle pose di mine a opera di unità di superficie, non era possibile creare dei veri e propri, ordinati sbarramenti con intervalli di 90 metri tra un'arma e l'altra allo scopo di evitare esplosioni per simpatia delle mine, ma soltanto «infestare» una certa area (da evitare, in seguito, accuratamente) mediante una serie di grappoli, più o meno distanziati tra loro.

La stessa, continua successione di sei diversi modelli di mine posabili da sommergibili che caratterizzò la Regia Marina tra il 1916 e il 1940 evidenzia il fatto che non fosse stata trovata l'arma ideale per

quello scopo. Per la cronaca, la prima posa a opera del *Micca* (a quel tempo al comando del capitano di fregata Vittorio Meneghini) nel corso della Seconda guerra mondiale ebbe luogo la notte tra l'11 e il 12 giugno 1940 al largo di Alessandria d'Egitto tra i punti 31°17'15" N, 29°32'55" E e 31°18'45" M e 20°33'45" E (6) «circa 25 miglia a NW di quel faro» (Ras El Tin) e «con orientamento all'incirca parallelo alla costa» (7), a conferma della particolare natura di quel genere di operazioni. La mattina del 12 il cacciatorpediniere australiano *Stuart* avvistò un'arma in affioramento e diede l'allarme. Seguirono, nel pomeriggio, le prime operazioni di dragaggio. I britannici trovarono grappoli di 4 armi fino a 17 miglia da Alessandria arrivando alla fine a concludere, il 19 giugno, che si era trattato di un'operazione complessa a opera di diverse unità subacquee allo scopo di far cadere in una vera e propria trappola la Squadra da battaglia uscita da quel porto il giorno 11 dopo un ordinario dragaggio di vigilanza effettuato in quella stessa area. Gli inglesi trasmisero quello stesso giorno, via radio, la notizia della scoperta relativa a quelle mine e il relativo messaggio fu decrittato già il 13 giugno dal Reparto Informazioni dello Stato Maggiore della Marina, come evidenzia il documento originale qui riprodotto e oggi custodito nell'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare a Roma.

INTERCETTAZIONI ESTERE 468

RISERVATO ALLA PERSONA da restituire dopo letto		UFFICIO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA REPARTO INFORMAZIONI - Sezione I E - Sez. V			COPIA N.
CODICE	N. AZIONE	TRASMISSIONE		DECIFRATO IL	Numero d'ordine
I.6	INGLESE	ORDA	ORA E DATA	13 giugno	1
2167		=	2327 12/6		

DA: AMMIRAGLIO ALESSANDRIA
 A: TUTTE LE NAVI

L'area entro 5 miglia della posizione 31°29' N. - 29°04' E.,
 è pericolosa a causa di mine .-

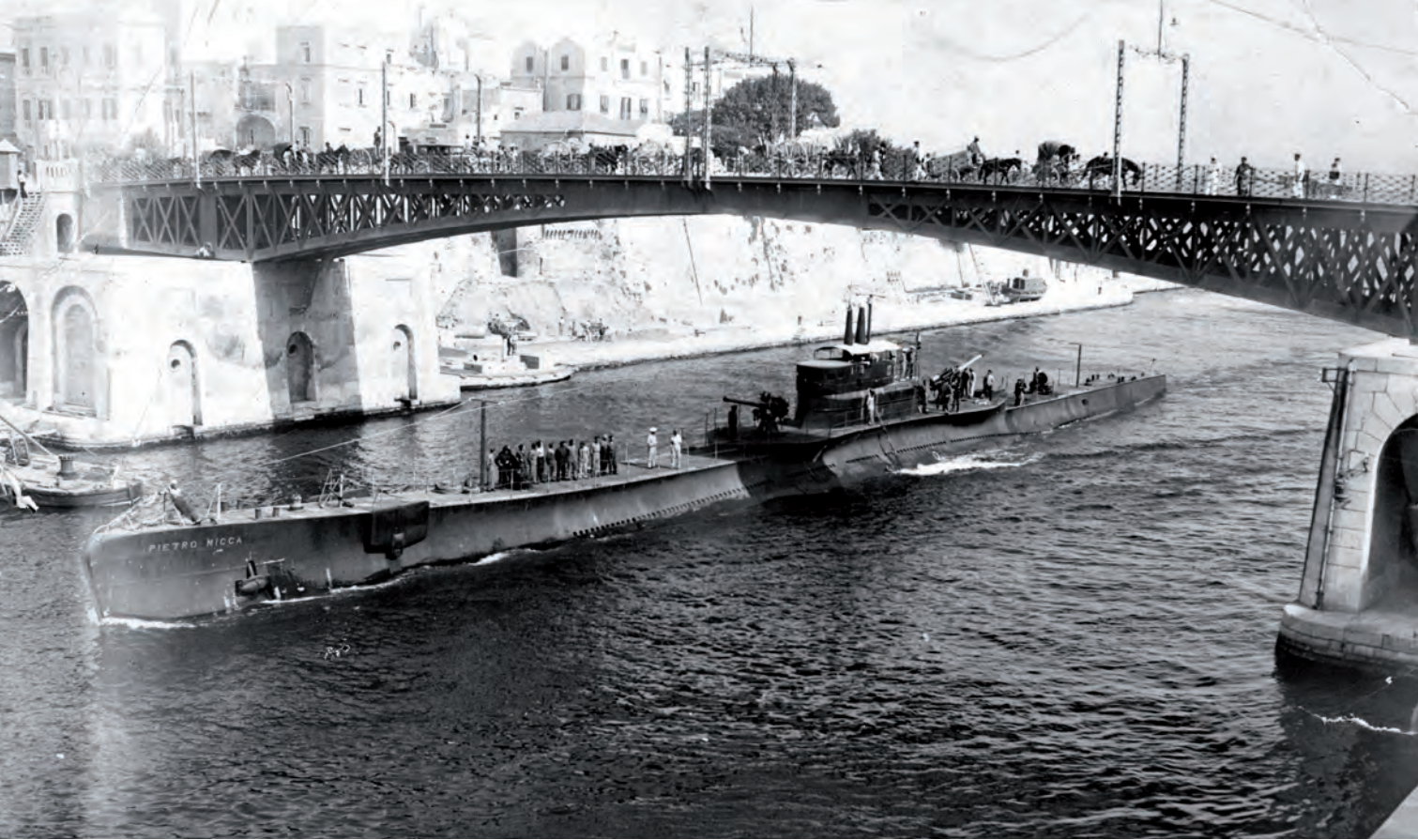
2223/12/6

*L'area pericolosa è limitata
 dalla sbarra di mine del Micca*

Rt 4

1. Capo di S. M. 2. Capo di S. M. 3. S. M. 4. S. M. 5. S. M. 6. S. M. 7. S. M. 8. S. M. 9. S. M. 10. S. M. 11. S. M. 12. S. M. 13. S. M. 14. S. M. 15. S. M. 16. S. M. 17. S. M. 18. S. M. 19. S. M. 20. S. M. 21. S. M. 22. S. M. 23. S. M. 24. S. M. 25. S. M. 26. S. M. 27. S. M. 28. S. M. 29. S. M. 30. S. M. 31. S. M. 32. S. M. 33. S. M. 34. S. M. 35. S. M. 36. S. M. 37. S. M. 38. S. M. 39. S. M. 40. S. M. 41. S. M. 42. S. M. 43. S. M. 44. S. M. 45. S. M. 46. S. M. 47. S. M. 48. S. M. 49. S. M. 50. S. M. 51. S. M. 52. S. M. 53. S. M. 54. S. M. 55. S. M. 56. S. M. 57. S. M. 58. S. M. 59. S. M. 60. S. M. 61. S. M. 62. S. M. 63. S. M. 64. S. M. 65. S. M. 66. S. M. 67. S. M. 68. S. M. 69. S. M. 70. S. M. 71. S. M. 72. S. M. 73. S. M. 74. S. M. 75. S. M. 76. S. M. 77. S. M. 78. S. M. 79. S. M. 80. S. M. 81. S. M. 82. S. M. 83. S. M. 84. S. M. 85. S. M. 86. S. M. 87. S. M. 88. S. M. 89. S. M. 90. S. M. 91. S. M. 92. S. M. 93. S. M. 94. S. M. 95. S. M. 96. S. M. 97. S. M. 98. S. M. 99. S. M. 100. S. M.

Il decrittato del 13 giugno 1940, messo in chiaro dal Reparto Informazioni dello Stato Maggiore della Regia Marina dopo 25 ore dall'intercettazione, che rivelò la scoperta, da parte britannica, dello sbarramento appena posato dal sommergibile PIETRO MICCA (USMM).



Il sommergibile *PIETRO MICCA* a Taranto (USMM).

Il *Micca* condusse, in seguito, una nuova e pressoché identica missione due mesi dopo, la notte sul 12 agosto 1940 agli ordini, questa volta, del capitano di fregata Alberto Ginocchio. Si trattò di 40 armi che avrebbero dovuto essere posate per parallelo 23 miglia a nord-ovest del solito faro di Ras El Tin (sede, tra l'altro, dell'Operational Intelligence Center della Mediterranean Fleet) con inizio nel punto 31°22'N e 29°27' E.

In realtà, come risulta da una relazione custodita nell'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, anche a causa della precedente missione di quel battello in un'area teoricamente molto prossima, «(...) si decide di spostare di circa mg 10 per parallelo, verso levante, il punto di inizio dello sbarramento (...) si viene così a posare lo sbarramento a sole mg 13 dal porto di Alessandria (anziché a mg 23) (...). Alle 00h 55m 3.500 metri di mare sono sbarrati», sia pure operando, alla fine, su fondali inferiori a quelli previsti originariamente; tutto conferma, tra l'altro, una certa libertà di manovra di cui disponevano i comandanti, sulla base del loro giudizio, rispetto alla pretesa, estrema rigidità delle istruzioni impartite da Supermarina e da MARICOSOM (8).

Per il 15 agosto la Royal Navy aveva scoperto anche quelle armi dragandone in tutto, da lì fino al 20 agosto, rinvenute fino a 14 miglia da Alessandria e considerando, per il seguito, quell'area come «clear» (9). Gli ordigni scoperti a giugno erano del tipo TP 150/1939, a 7 urtanti e con una carica esplosiva di 150 kg. Furono denominati dai britannici Type «IL». Le armi recuperate nell'agosto 1940 avevano, viceversa, caratteristiche diverse. Si trattava, invero, di un tipo sperimentale etichettato dagli inglesi sotto la sigla «IM» e avevano le seguenti particolarità: una carica di 77 kg (confermando così la tendenza a ridurne il peso, passato dai 200 kg del 1921 ai 150 del 1929 per facilitare, tra l'altro, la movimentazione delle armi durante la posa subacquea) e munite, in luogo dei classici urtanti, di 4 «corni» a frattura prestabilita (*break-off horns*) che avevano lo scopo di imbarcare acqua destinata a far detonare un innesco idrostatico. Lo scopo era quello di realizzare un'arma in grado di causare danni anche se il cavo dell'ancora fosse stato incocciato da quello di rimorchio del divergente di un paramine. Entrambe le armi potevano essere posate in fondali fino a 520 m ed erano regolate per salire fino a 3 oppure 4 metri dalla superficie (10). Dopo quell'ultima missione ago-

stana il *Micca* fu utilizzato, per il seguito, con compiti di trasporto alla volta del Dodecaneso e, in seguito, della Libia. Dopo l'ottobre 1940, infine, anche i restanti sommergibili posamine italiani furono adibiti a missioni di rifornimento, giudicate più utili fino all'estate 1943, quando la situazione, ormai disperata, indusse Supermarina a tornare a prendere in considerazione l'utilizzo di quei battelli nel loro compito originario riservandosi di usare, tuttavia, dopo una serie di esperimenti, solo le camere centrali. L'armistizio bloccò, peraltro, quest'ultima stagione.

Il danneggiamento del *Janus*

Come sopra evidenziato, Il Comando in capo del Mediterraneo non ritenne fondata l'ipotesi dell'aereo invisibile e, soprattutto, silenzioso. L'esame degli «*extensive damage*» riportati dal *Janus* (subito elevati da 4 a 5 settimane di lavori) e la successione delle esplosioni nei pressi della nave portarono, casomai, la commissione d'inchiesta a propendere per una mina «probably» acustica. L'idea era nata dal ricordo di una simile esperienza verificatasi l'anno precedente, quando il piroscampo britannico *Bencruachan*, da 5.920 tonnellate, era affondato, il 5 luglio 1941, davanti ad Alessandria in seguito all'esplosione di una mina da fondo identificata, in seguito, per un modello ad attivazione, appunto, acustica. In seguito fu trascurato quel «probabilmente» scrivendo che si era trattato di una mina acustica e quindi attribuendo, subito dopo, la nazionalità di quell'ordigno ai tedeschi, facendone un'arma da fondo aviolanciata e riprendendo, in tal modo, pari pari la descrizione della vicenda del *Bencruachan*. In effetti, l'Aeronautica tedesca aveva sviluppato, nel corso degli anni Trenta, due tipi di mine antinave aviolanciabili. Dapprima il modello magnetico da fondo LMA, detto dai britannici GA, con una carica esplosiva di 300 kg e sganciabile a mezzo di un paracadute. Utilizzato nel 1939 si rivelò efficace contro le navi purché esplodesse a meno di 15 metri di profondità. Fu pertanto soppiantato, l'anno successivo, dalla più grossa LMB (sempre magnetica ed etichettata dalla Royal Navy sotto la sigla GB) con carica da 705 kg seguita, nell'agosto di quello stesso anno, dalla versione magnetica e acustica LMB (GC per gli inglesi). Nel 1942 tornò infine *in auge*, per motivi di economia, il modello LMA da 300

kg di carica, ora anche acustico e classificato GD dai britannici. Prive di paracadute, magnetiche e acustiche e con una carica di 680 kg, erano invece le mine da fondo del tipo BM (denominate convenzionalmente GG). Giudicate efficaci fino a 35 metri di profondità, videro in seguito ridotta la propria carica a 600 kg in quanto, come è noto, la capacità distruttiva di un'esplosione non cresce affatto con lo stesso ritmo degli aumenti della potenza. In altri termini una bomba mille volte più potente è solo 10 volte più distruttiva, poiché la relazione che corre tra le due quantità in giuoco è quella della radice cubica. Nel tentativo di rendere nuovamente efficaci queste armi la Luftwaffe introdusse infine, nel 1943, una LMA dotata di ancora detta LMF (GP per gli inglesi) con un cavo lungo, all'inizio, 100 metri (55 *fathom*, o braccia) e salito, in seguito, fino a 300 m (11).

Il *Bencruachan* era affondato in sole 10 braccia, ovvero 18 metri d'acqua, restando col fumaiolo fuori dall'acqua, mentre percorreva, provenendo da Port Said, il canale d'accesso della rotta di sicurezza per Alessandria ad appena mezzo miglio dalle ostruzioni e a 9,8 *cable* (1.813 metri) dalla costa (12). Le mine posate dagli aerei tedeschi, infatti, erano lanciate nei porti (Malta, Alessandria, Tobruch, Bengasi ed Haifa, oltre al Canale di Suez) o alla loro entrata, dati i limiti d'impiego appena ricordati.

Né si può pensare a ordigni posati da sommergibili germanici, visto che fino a quel momento gli U-Boot avevano realizzato solo pochi sbarramenti con armi magnetiche ancorate (Tipo TMA, detto dagli inglesi GT, con carica da 230 kg) e da fondo TMB (GS, da 420 a 560 kg di carica) e TMC (GN, con 930 kg di carica ed efficace fino a 20 *fathom* ossia 37 m di profondità) davanti ad Haifa (*U 81*), Beirut (*U 331*), Famagosta (*U 561*) e Port Said (*U 562* e *U 561*) (13).

Il *Janus* si trovava, al momento dell'esplosione, in 35 *fathom* (64 metri) d'acqua secondo il proprio rapporto di missione. Sulla base della posizione fornita da quella stessa unità al momento dell'incidente, l'Istituto idrografico della Marina Militare, cui vanno la gratitudine degli autori e dei lettori, ha a sua volta confermato una profondità «*tra i 65 e i 70 metri circa*». A questo punto, quando anche si volesse ipotizzare che due o più aerei tedeschi avessero lanciato, una ciascuno, una mina volando in formazione compatta e riuscendo a far sì che le armi finis-

sero sul fondo a meno di 90 metri l'una dall'altra detonando, infine, tutte per simpatia, resta il fatto che la profondità del punto in questione era superiore a quella compatibile con l'efficacia delle mine da fondo germaniche in uso durante la Seconda guerra mondiale, per tacere di un ulteriore, non trascurabile dettaglio: il punto in parola si trova a oltre 20 chilometri dalla costa e non certo nelle sue vicinanze. Gli improbabili bombardieri della Luftwaffe di cui sopra, pertanto, avrebbero dovuto gettare le proprie costose armi in mezzo al mare. Se invece si considerano la posizione da cui il *Micca* iniziò effettivamente la propria posa il 12 agosto, le caratteristiche della precedente missione, la rotta prescritta per la realizzazione dello sbarramento e il fatto che gli inglesi rintracciarono solo la prima metà delle armi lanciate, è legittimo stimare che lo sfortunato *Janus* sia finito, coi suoi quasi 4 metri d'immersione, in mezzo a un grappolo, probabilmente l'ultimo, del *Micca*. Un'arma esplose nella scia del caccia e le altre, molto vicine, fecero lo stesso subito dopo. Oltretutto i danni lamentati dall'apparato motore di quella silurante si rivelarono, già a luglio, molto più gravi del previsto, tanto che il *Janus* fu costretto a rientrare in Gran Bretagna passando per la lunga Rotta del Capo tornando, alla fine, in servizio appena nell'ottobre 1943.

Conclusione

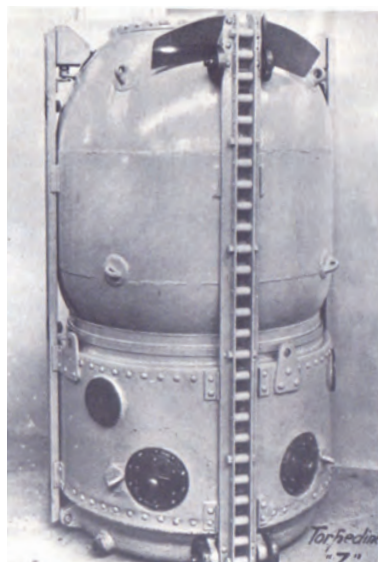
Il resto della storia è presto detto. Il *Micca*, partito il 24 luglio 1943 da Taranto per trasferirsi nel Mediterraneo occidentale in vista della possibile perdita della Sicilia e della separazione della Regia Marina in due bacini lasciando gli altri due moderni battelli posamine *Zoea* e *Atropo* a levante di Messina, fu costretto a tornare indietro in seguito a un'avaria e venne affondato, il 29 luglio, da un sommergibile inglese.

Il sommergibile *Beilul*, tornato in servizio alcuni mesi dopo l'attacco del 4 giugno 1942, fu sorpreso ai lavori a Monfalcone dall'armistizio dell'8 settembre 1943. Avrebbe dovuto essere riarmato dalla Marina Repubblicana, ma fu distrutto in quella località da un bombardamento aereo statunitense il 25 maggio 1944 poco prima di incominciare le prove.

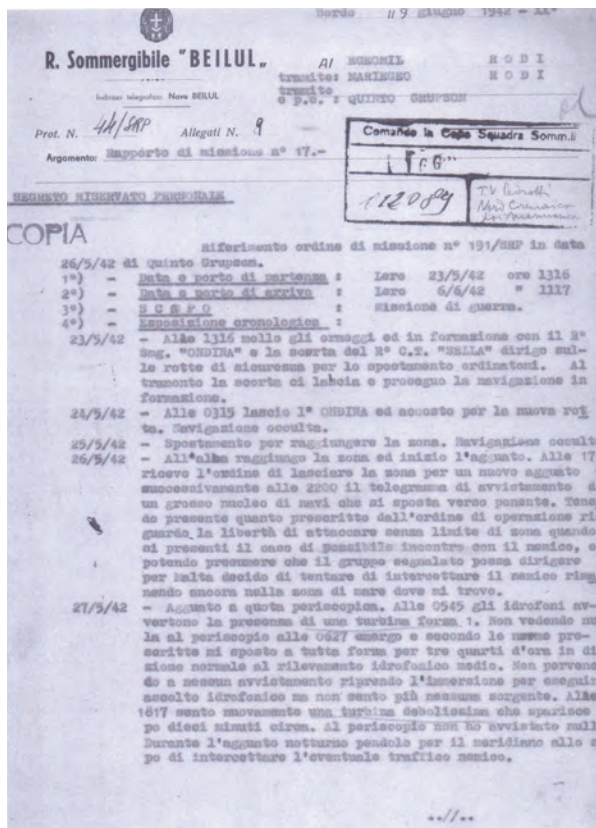
Il *Janus*, infine, fu affondato davanti ad Anzio, il pomeriggio del 23 gennaio 1944, da un aerosilurante tedesco. Morirono ben 162 uomini dell'equipaggio. Come abbiamo visto, il grave danneggiamento del 4 giugno 1942 del cacciatorpediniere britannico al centro di questa storia, fu attribuito «probabilmente» a un ordigno germanico, ovvero una mina acustica lanciata precedentemente da aerei tedeschi; in maniera analoga



Carta dell'Istituto idrografico che evidenzia, indicando le batimetriche, il punto di partenza della seconda missione di posa di mine da parte del sommergibile PIETRO MICCA nell'agosto 1940 e dove fu danneggiato il caccia JANUS (IIM).



Mina italiana per sommergibili del tipo P 150/1935 (Erminio Bagnasco, *Le armi delle navi italiane nella seconda guerra mondiale*, ed. Albertelli, Parma 1978). Accanto: la prima pagina del rapporto di missione del sommergibile BEILUL relativo alla missione oggetto di quest'articolo (USMM).



mento del *Janus* sia stato provocato da una mina italiana. Si tratta, invero, di una vicenda modesta nell'ambito del grande confronto combattuto nel Mediterraneo tra la Regia Marina e la Royal Navy, a quel tempo (e da quasi due secoli) la maggiore Marina del pianeta. Ci è parso tuttavia doveroso ricostruire *sine ira et studio* questi avvenimenti a testimonianza della dura vita e del sacrificio degli equipaggi dei sommergibili italiani, impegnati

si pensò che l'attacco subacqueo fosse stato portato da un U-Boot tedesco. Gli autori di queste poche pagine ritengono, per contro, molto più probabile che il grave danneggiamento

in guerra contro un avversario temibile, ma affrontato sempre con tenacia e professionalità.

NOTE

- (1) Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (USMM), Fondo Supermarina, Reparto Informazioni. Interrogatorio del prigioniero inglese, Walton John. TNA (PRO) OB 3001 (42) Progress in Naval Gunnery 1942.
- (2) TNA (ex PRO); Fondo CAB 80/28, *Weekley Résumé* n.89.
- (3) TNA (ex PRO), ADM 234/444, pagina 203.
- (4) TNA (ex PRO), ADM 234/444, pagina 203.
- (5) NARA file://C:/Users/User/Downloads/42%20-%20Page%20824%20(1).pdf.
- (6) Marcello Bertini, *I sommergibili in Mediterraneo*, Tomo I, ed. USMM, Roma 1967, pagina 45.
- (7) Pier Filippo Lupinacci, *La guerra di mine*, ed. USMM, Roma 1988, pagina 400.
- (8) Archivio USMM. Fondo Supermarina. Ufficio di Stato Maggiore della R. Marina. «Reparto O.A. – Ufficio Addestramento Cartella notizie sulle azioni navali 28 giugno 1943. Missione del Smg. *Micca* dal 4/8 al 21/8/1940».
- (9) TNA (ex PRO) ADM 199/255. ADM 199/446.
- (10) John Campbell, *Naval Weapons of World War Two*, ed. Conway, Londra 1985, pagina 353.
- (11) *Ibidem*, pagine 272-275.
- (12) <https://wrecksite.eu/wreck.aspx?205911>.
- (13) Busch, Rainer e Hans-Joachim Röhl, *Der U-Boot-Krieg 1939-1945. Band 3: Deutsche U-Boot - Erfolge von September 1939 bis Mai 1945*, ed. Mittler, Amburgo 2001; Kenneth Wynn, *U-Boot-Operationen im Zweiten Weltkrieg 1: Lebensläufe von U 1 - U 510*, ed. Bernard und Graefe, Bad Neuenahr, Ahrweiler 2007.

BIBLIOGRAFIA

- TNA (ex PRO) ADM 199/650 Admiralty: War History Cases and Papers, Second World War. Mediterranean Command War Diaries 1942.
- Archivio USMM Fondo invenzioni, studi, progetti, esperimenti. MARIPERS Divisione p.n.s.i. 5ª Sezione Fascicolo 4 - capitano di fregata Paolo Aloisi. Carteggio relativo alla concessione del premio per lavoro utile alla Marina Militare per lo studio di un sistema per la posa di torpedini offensive dai sommergibili. In aggiunta ai documenti e alle fonti secondarie citate in nota si suggerisce la seguente bibliografia ragionata.
- Turrini Alessandro, *I sommergibili posamine italiani. Realizzazioni e progetti degli anni Trenta*, Rivista Marittima, marzo 1985.
- Bagnasco Erminio, *I sommergibili della Seconda guerra mondiale*, ed. Albertelli Parma 1973.
- Turrini Alessandro, *Sommergibili italiani tra le due guerre mondiali*, ed. MARISTAT-UDAP, Roma 1990.
- Bagnasco Erminio, Rastelli Achille, *Sommergibili in guerra, centosettantadue battelli italiani nella Seconda guerra mondiale*, ed. Albertelli, Parma 1989.
- Bagnasco Erminio, *Le armi delle navi italiane nella seconda guerra mondiale*, ed. Albertelli, Parma 1978.
- Bagnasco Erminio, Cernuschi Enrico, *Le navi da guerra italiane*, ed. Albertelli, Parma 2003 (seconda edizione 2005, terza edizione 2009).
- Turrini Alessandro, Miozzi Ottorino Ottone, Minuto Manuel Moreno, *Sommergibile e mezzi d'assalto subacquei italiani*, ed. USMM, Roma 2010.
- Turrini Alessandro, *Stato di efficienza delle componenti subacquee allo scoppio della Seconda guerra mondiale*, Rivista Marittima, giugno 2015.
- Christopher Langtree, *The Kelly's. British J, K and N Class Destroyers of World War II*, ed. Chatham, Londra 2002.

FOCUS DIPLOMATICO

Europa, Cina e Stati Uniti

La crescita della Cina e le sue conseguenze

Il rapporto dell'Europa con la Cina e più ampiamente del sistema transatlantico, che con l'avvio della presidenza Biden sembra destinato a riprendere vigore, costituirà certamente uno dei temi centrali delle relazioni internazionali nei prossimi decenni.

La crescita esponenziale dell'economia cinese negli ultimi quaranta anni, accompagnata soprattutto a partire dall'inizio di questo secolo da una nuova assertività politica, accentuata dal presidente Xi Jinping, e da un rafforzamento delle sue capacità tecnologiche e militari, rappresenta una sfida che Europa e Stati Uniti dovranno cercare di affrontare congiuntamente nell'interesse complessivo dei valori e del modello di società democratica e liberale di cui sono portatori, pur con le differenze esistenti soprattutto sul piano delle protezioni sociali e di altri aspetti derivanti dalla loro storia.

La Cina ha oggi un Prodotto Interno Lordo che si avvicina a quello degli Stati Uniti e dell'Unione europea, avendoli già superati da alcuni anni in termini di parità di potere d'acquisto. I redditi pro-capite sono cresciuti 14 volte in termini reali dal 1978 al 2018, circa 900 milioni di persone sono al di sopra della soglia di povertà e circa 200 milioni hanno un reddito familiare superiore all'equivalente di 30.000 dollari l'anno. La produzione di acciaio, secondo i dati della World Steel Producers Association era stata nel 2019 di 996 milioni di tonnellate contro i 170 dell'Unione europea e gli 88 degli Stati Uniti. Nel 1990 erano rispettivamente 66 milioni, 192

milioni e 90 milioni. Dal 2010, il numero di automobili prodotte in Cina è superiore a quello negli Stati Uniti e il divario è da allora aumentato. Gli investimenti in ricerca sono stati nel 2019 il 22% di quelli mondiali contro il 25% di quelli degli Stati Uniti. La sua quota di energia consumata rispetto a quella mondiale si avvicina a essere del 25%. Era del 7% nel 1990. È tornata a essere il primo paese manifatturiero del mondo, come lo era prima della rivoluzione industriale in Occidente e delle condizioni di subordinazione in cui l'avevano posta le potenze coloniali europee, il Giappone e gli Stati Uniti, parallelamente alle guerre civili, seguite dalla stagnazione durante il periodo maoista.

Questa enorme crescita si è basata sulle esportazioni e

sui rapporti con il resto del mondo per l'acquisizione di materie prime, energia e tecnologia. È un processo che viene da lontano. La sua genesi ha le radici nella politica di apertura avviata da Nixon e Kissinger all'inizio degli anni Settanta per contenere l'Unione Sovietica e facilitare l'uscita dal Vietnam, quando vi era ancora Mao che aveva appena liquidato la rivoluzione culturale. Dopo il travaglio seguito alla sua morte, Deng Xiaoping ha coniugato una politica di graduali riforme interne sul piano economico con una risposta positiva alla cre-

scente spinta del capitalismo occidentale e delle sue imprese multinazionali a massimizzare produttività e profitti investendo laddove vi erano le migliori condizioni. Xiaoping e i suoi successori hanno selettivamente e con condizionamenti mirati, offerto le opportunità richieste, acquisendo tecnologia e base industriale in settori strategicamente individuati. Si è così progressivamente creato



«Il rapporto dell'Europa con la Cina e più ampiamente del sistema transatlantico, che con l'avvio della presidenza Biden sembra destinato a riprendere vigore, costituirà certamente uno dei temi centrali delle relazioni internazionali nei prossimi decenni» (Fonte immagine: nytimes.com). Nella pagina accanto: il logo del WTO (Organizzazione mondiale del commercio), creata allo scopo di supervisionare numerosi accordi commerciali tra gli Stati membri (WTO).

un effetto cumulativo di sviluppo e di interdipendenze che ha portato la Cina a essere inizialmente un attore primario nella produzione di beni industriali a basso costo che conquistavano i mercati mondiali con vantaggi per produttori cinesi e stranieri che sapevano globalizzarsi e creare catene del valore funzionali ad aumenti di produttività, ma con danni per chi nei paesi occidentali perdeva competitività rispetto a quei prodotti. Questa contaminazione, analoga a quella che aveva coinvolto il Giappone a partire da cento anni prima, l'ha poi portata a diventare protagonista nei settori dell'alta tecnologia e a sua volta investitore in ogni parte del mondo per la produzione di beni primari e prodotti industriali ai diversi livelli delle catene del valore, inclusi quelli più sensibili sotto il profilo della sicurezza in tutti gli aspetti, oltre che delle infrastrutture funzionali ai trasporti per i flussi commerciali in entrata e uscita dal paese, ai quali è stata data una impostazione organica nel progetto One Belt One Road. E questo, sotto lo stretto controllo dello Stato e quindi del Partito Comunista con una ideologia aggiornata alle esigenze di uno sviluppo definito «armonioso» e un recupero del pensiero confuciano.

Si tratta di una interdipendenza diventata un asse portante dell'economia mondiale che ha tuttavia bisogno di essere disciplinata come tutti gli altri aspetti della globalizzazione in un contesto nel quale, in mancanza di regole adeguate, la Cina può continuare a effettuare *dumping* sociale e ambientale, esercitare pratiche discriminatorie e lesive della concorrenza e avere disinvolti comportamenti in materia di rispetto della proprietà intellettuale.

Interdipendenze da disciplinare

Di fronte alle difficoltà dell'Organizzazione mondiale del commercio a svolgere il suo ruolo di regolatore degli scambi internazionali per i contrasti non sanati tra i diversi interessi trasversali in gioco, accentuati dai comportamenti dell'ultima amministrazione americana, una disciplina che faccia funzionare al meglio i flussi di investimento e l'accesso ai mercati è stata per anni oggetto di negoziati tra Unione europea e Cina, giunti alla conclusione negli ultimi giorni del 2020. La Cina, interessata come noi a salvaguardare

i meriti del commercio mondiale, ha fatto notevoli concessioni, anche se non tutte quelle che l'UE voleva, in materia di reciprocità, accesso ai mercati e non discriminazione, ma non ha accettato l'inserimento, se non in modo vago e insufficiente, di richieste europee soprattutto di carattere valoriale ma con rilevanti effetti economici, tra le quali le convenzioni dell'ILO (Organizzazione internazionale del lavoro) sui diritti dei lavoratori e sul divieto del lavoro forzato. Il cedimento su questi punti, nel quadro di un compromesso che ha privilegiato gli aspetti della reciprocità nei flussi di investimenti, senza opposizioni da parte di alcun Stato membro, potrà essere oggetto di rilievi del Parlamento europeo con spinte a una riapertura della trattativa su tali aspetti nel quadro del processo di perfezionamento dell'accordo, o comunque all'avvio di una forte pressione di cui è da dubitare che la Cina voglia tenere conto ma che occorre comunque esercitare.

Parallelamente a quelli con la Cina, erano stati avviati i negoziati per un grande accordo transatlantico (TTIP) per la disciplina dei rapporti commerciali e di investimento tra UE e Stati Uniti. Ci si proponeva di definire standard da negoziare poi con la Cina e gli altri grandi emergenti e quindi da promuovere sul piano globale, mentre analoghi accordi venivano conclusi dall'UE con Giappone e Canada. Benché fosse valutato che l'accordo avrebbe stimolato una significativa crescita del PIL sui due lati dell'Atlantico, la sua conclusione è stata impedita, prima della fine della presidenza Obama, da preoccupazioni trasversali in Europa e in America, in buona parte ingiustificate, soprattutto sui piani ambientale, sanitario, della salvaguardia dei posti di lavoro e di certe produzioni agricole, della protezione di particolarità culturali e della risoluzione delle controversie. Si tratterà di vedere se con la presidenza Biden possa essere ripreso un negoziato, eventualmente meno ambizioso, diretto al superamento di ostacoli su aspetti specifici ma di notevole rilievo per lo sviluppo dei rapporti economici transatlantici.

**WORLD TRADE
ORGANIZATION**





Sviluppi importati si sono avuti anche nell'area Asia-Pacifico con la conclusione della Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) tra Cina, paesi ASEAN, Giappone, Corea del Sud, Australia e Nuova Zelanda, senza gli Stati Uniti e senza l'India autoesclusasi, realizzato dopo l'improvvida uscita di Trump dalla Trans Pacific Partnership (TPP) costruita dall'amministrazione Obama con gli stessi paesi senza la Cina, per definire standard da concordare successivamente con quest'ultima che è ora invece in questo campo su posizioni di forza. Le disposizioni in materia di lavoro, per esempio, che gli americani erano riusciti a far entrare nel TPP, sono assenti dal RCEP per le resistenze della Cina e dei paesi ASEAN che nell'altro accordo non avevano la sponda cinese.

Alleati vecchi e nuovi degli Stati Uniti hanno evidentemente ritenuto che, malgrado i contenziosi marittimi con Pechino e i timori per l'aggressiva politica cinese di occupazione di isole contese e di installazioni militari nel Mar della Cina, fosse conveniente disciplinare, trovando un equilibrio negoziale, rapporti economici enormemente cresciuti con i problemi, già menzionati, dovuti a una insufficienza di regole che ora sono state invece poste seppure parzialmente.

Cosa fare con la Cina?

In tutto questo contesto, è evidente che la sfida della Cina, la quale non nasconde, ma anzi da alcuni anni evidenzia le sue diversità valoriali e di modello di società rispetto alla democrazia liberale occidentale, non vada sottovalutata nei suoi riflessi geopolitici e di equilibri di potenza a livello globale. La Cina non ha, al di fuori del suo «giardino di casa», l'aggressività palese della Germania guglielmina e poi soprattutto nazista, dell'imperialismo giapponese e dell'Unione Sovietica da Stalin a Breznev. La sua spesa militare, come quella dell'UE nel suo insieme, è pari a circa il 35% di quella degli Stati Uniti, con una accelerazione soprattutto nel settore navale che viene giustificata con l'esigenza di proteggere le sue rotte commerciali in entrata e in uscita. In varie parti del mondo e in particolare nel

Medio Oriente e in Africa partecipa ad attività di stabilizzazione promosse dalle Nazioni unite. Ma, non per questo non dobbiamo vigilare sulla crescita della sua potenza, controllarla e contenerla con i mezzi più adatti considerando l'insieme dei nostri interessi. La Germania è stata sconfitta con due guerre disastrose. L'Unione Sovietica con un contenimento che ha accompagnato e favorito l'implosione del suo sistema. Cosa dobbiamo fare con la Cina, con la quale abbiamo una forte interdipendenza economica che non esisteva con l'Unione Sovietica? Come mi sembra essere la linea europea, e come sarà probabilmente anche quella di Biden, dovremo confrontarci sul terreno della regolamentazione della globalizzazione (e in questo senso va l'accordo del dicembre scorso, del quale la presidenza di turno tedesca ha favorito una accelerazione malgrado gli inviti alla cautela americani e che per quanto insufficiente costituisce un primo passo), incalzandola sui temi politici e dei diritti (Hong Kong, Uiguri, convenzioni dell'ILO sul lavoro, diritti umani) oltre che della reciprocità, della proprietà intellettuale, della *cyber security*. E dalla posizione di superiorità militare che come Occidente abbiamo e dobbiamo mantenere, avviare un dialogo sul controllo degli armamenti e sulla sicurezza in Estremo Oriente. Non credo che dobbiamo dare per scontato un conflitto, dal quale pochi uscirebbero vivi, preceduto da una paralisi dell'economia mondiale dalle conseguenze anche queste devastanti per tutti.

Dovremo certamente operare assieme agli Stati Uniti, aiutandoli anche a recuperare la credibilità e il riconoscimento di una *leadership* che hanno perduto negli ultimi anni.

Nelle considerazioni della Cina che l'hanno portata ad accelerare, facendo concessioni, la conclusione dell'accordo sugli investimenti con l'UE del dicembre scorso vi è stata anche quella di dividerci dagli Stati Uniti? È probabile. Ma, l'accordo raggiunto stabilisce punti che costituiscono precedenti positivi anche per Washington. Inoltre, in mancanza di questo accordo, che non è la fine della storia, i rapporti economici UE-Cina sarebbero rimasti sbilanciati a favore di quest'ul-

OSSERVATORIO INTERNAZIONALE

Mediterraneo orientale: accordi veri per una pace finta

La normalizzazione tra gli Stati del Golfo e il Qatar, al di là dell'apprezzamento dei paesi potenziali venditori di qualunque cosa a quegli Stati (e che li vedono come alleati solo se comprano), in realtà lascia fuori un elemento di peso. Si tratta della Turchia, che continua a oscillare seguendo le scelte e le indicazioni del presidente Erdogan, sempre alla ricerca di consenso interno e prestigio esterno, in funzione di sostenere il primo. Ovviamente anche Ankara si è congratulata per la ripresa dei contatti tra il Qatar (suo alleato, dove mantiene tuttora una base militare) e le altre monarchie del Golfo, ma le difficili relazioni nel Mediterraneo persistono e, mar Egeo, Cipro e Libia restano aree e temi di tensione con vecchi e consolidati nemici. Prova di questo difficile, e immutato, clima è stato l'accordo firmato a metà gennaio da Cipro ed EAU (Emirati Arabi Uniti), loro primo accordo di cooperazione militare, mentre la nazione insulare del Mediterraneo orientale, Cipro, ha già accordi militari con Egitto, Israele e Giordania, con cui le sue Forze armate effettuano regolari esercitazioni, e ha anche firmato un accordo per aiutare ad addestrare l'Esercito libanese. Il ministero della Difesa di Cipro ha affermato, in una dichiarazione, che l'accordo con gli EAU prevede lo svolgimento di manovre militari congiunte, programmi di formazione e consultazioni sull'espansione della cooperazione operativa. Il ministro della Difesa cipriota, Charalambos Petrides, lo ha firmato durante una teleconferenza e ha accettato di incontrare la sua controparte degli EAU una volta che le condizioni relative alla pandemia di coronavirus lo permetteranno. Petrides ha salutato l'accordo come l'inizio di una relazione lunga, forte e strategica tra i ministeri della Difesa dei due paesi e le loro Forze armate. Gli EAU hanno partecipato a un'esercitazione militare marittima e aerea su larga scala al largo dell'Egitto a novembre. Anche personale francese, greco ed egiziano è stato coinvolto nell'esercitazione, chiamata «Medusa». Petrides ha affermato che l'esercitazione ha dimostrato le prospettive di espansione della cooperazione militare tra gli EAU e Cipro. Il significato di quest'accordo, è chiaramente antiturco, anche perché gli EAU con questa intesa si aggiungono a diversi Stati che garantiscono aiuti e appoggi a Cipro, che li uti-

lizza come deterrente contro le mire turche. Inoltre EAU è uno dei partner più importanti e attivi militarmente della coalizione internazionale che appoggia la fazione libica attorno al maresciallo Haftar, che si oppone al governo di Tripoli, fortemente sostenuto da Ankara. Ma la Turchia ha anche problemi con l'Egitto, una potenza militare del Nord Africa, che sta cercando di contrastare la crescente influenza della Turchia, non solo nel Maghreb (soprattutto in Libia, dove Ankara e il Cairo hanno minacciato di scontrarsi militarmente in diverse occasioni), ma anche nel Sahel. In quest'ottica, il governo del presidente al-Sisi ha deciso di rafforzare la sua presenza all'interno della missione di stabilizzazione integrata multidimensionale delle Nazioni unite in Mali (MINUSMA) e di rafforzare il suo supporto tecnico alla G-5 Sahel Joint Force (compresi Burkina Faso, Mauritania, Mali, Niger e Chad). Infatti, dal momento che il loro braccio di ferro per procura si è interposto in Libia (l'Egitto sostiene le truppe del maresciallo Haftar, che si oppongono al governo libico di unità nazionale - GNA, sostenuto da Ankara), l'Egitto ha deciso di fare del suo conflitto con la Turchia una priorità di politica estera, estendendola a tutti i potenziali teatri di crisi, come il Sahel. Si tratta quindi di contrastare l'influenza turca (che è già impegnata a sostenere economicamente i paesi della regione), in questa immensa regione di oltre 3 milioni di km², alle prese, dal crollo della Libia di Gheddafi, con diversi movimenti terroristici e separatisti, particolarmente pericolosi. Tuttavia, alla luce delle sfide che ciò rappresenterebbero, il rischio di un conflitto aperto tra Il Cairo e Ankara rimane per il momento basso, anche se complica ulteriormente la situazione geopolitica in questa regione.

Nuovi modelli per l'impegno UE in Africa

Nel 2021, l'UE introdurrà una nuova metodologia per finanziare la pace e la sicurezza africane. Sostituirà l'attuale fondo APF (African Peace Facilities), che ha sostenuto gli sforzi e le operazioni dell'Unione africana (UA) per prevenire e risolvere i conflitti, con strumenti che forniscono all'UE una maggiore flessibilità nella scelta di chi e cosa sostenere. I nuovi strumenti consentiranno di finanziare direttamente sia una gamma più ampia di operazioni e coalizioni di sostegno alla pace a



«Nel 2021, l'UE introdurrà una nuova metodologia per finanziare la pace e la sicurezza africane. Sostituirà l'attuale fondo APF (African Peace Facilities), che ha sostenuto gli sforzi e le operazioni dell'Unione africana (UA) per prevenire e risolvere i conflitti, con strumenti che forniscono all'UE una maggiore flessibilità nella scelta di chi e cosa sostenere» (Fonte immagine: huffingtonpost.co.uk).

guida africana, sia l'addestramento diretto che la logistica per le Forze armate nazionali. Ma questo nuovo approccio impone l'adozione di solide salvaguardie da parte dell'UE per gestire questi rischi e situazioni non positive che si sono registrate nel passato e che hanno portato a questo progetto di revisione del meccanismo di aiuti. L'UE insisterà affinché gli Stati beneficiari dei finanziamenti sviluppino strategie politiche per guidare le loro attività militari. Dovrà quindi continuare a lavorare a stretto contatto con l'UA, conferendogli il potere di svolgere un ruolo di supervisione e astenersi dal fornire a Stati fragili risorse inappropriate. L'impegno profuso dall'UE non è stato secondario, infatti, sono stati spesi quasi tre miliardi di euro. I risultati, però, non si sono rivelati all'altezza. Nel 2021, quindi, l'UE sostituirà l'APF, che esiste dal 2004, fornendo sostegno finanziario alla pace e alla sicurezza africana attraverso tre programmi (o fondi) spaccettati dall'attuale. Il primo è rappresentato dalle operazioni di sostegno alla pace a guida africana; il secondo è l'architettura africana per la pace e la sicurezza, ovvero il quadro istituzionale per la sicurezza del continente; il terzo è il meccanismo di risposta rapida dell'APF che mobilita una rapida assistenza finanziaria per la prevenzione dei conflitti in Africa e le iniziative di mediazione. La componente delle operazioni di sostegno alla pace dell'APF sarà assorbita nel Fondo Europeo per la Pace (EPF), un nuovo fondo con portata globale e un budget di 5 miliardi di euro per il periodo 2021-27, quasi il doppio di quanto l'APF ha speso tra il 2004 e il 2019. Anche le organiz-

zazioni sub-regionali riconosciuti dall'UA (Africa occidentale [ECOWAS], centrale [CEAC], meridionale [SADC] e orientale [EAC/IGAD]) che intraprendono operazioni di pace e sicurezza con un mandato del Consiglio per la pace e la sicurezza dell'UA potranno ricevere finanziamenti dell'APF, ma l'UA dovrà approvare in prima istanza qualsiasi richiesta proveniente dagli organismi regionali. Sinora, più del 90% dei fondi dell'APF è stato speso in operazioni di sostegno alla pace. Lo strumento ha contribuito sinora al finanziamento di sedici missioni a guida africana con diversi mandati dell'UA, che vanno dal monitoraggio del «cessate il fuoco» in Sud Sudan al sostegno di una transizione pacifica e democratica in Gambia, alla lotta contro Boko Haram nel bacino del lago Chad. L'APF copre i costi di missione come il trasporto delle truppe, le spese di soggiorno del personale, le infrastrutture di comunicazione e le capacità di evacuazione medica, ma non stipendi, armi, munizionamento, attrezzature e addestramento. Dal 2007 al 2019, più di 1,94 miliardi di euro di finanziamenti APF sono stati incanalati verso la missione dell'UA in Somalia (AMISOM), la cui parte del leone è stata proprio il costo degli stipendi dei «caschi verdi», in eccezione a quanto sopradetto, in considerazione dell'importanza dell'operazione in quella nazione. In questo progetto di riforma hanno avuto molto spazio le analisi dell'UE sul funzionamento delle coalizioni *ad hoc* come la Multinational Joint Task Force che combatte Boko Haram nel bacino del lago Chad o la G-5 Sahel Joint Force.

Nonostante le risorse importanti impegnate, queste due entità hanno portato risultati insufficienti perché mancano di un piano politico solido per costruire la fiducia tra le popolazioni, nel prevenire l'esacerbazione delle tensioni tra le comunità tribali e nel gettare le basi per la fornitura di servizi essenziali. La riforma è quindi basata sulla condizionalità degli aiuti finanziari a tali coalizioni. L'UE, nel nuovo modello di aiuti, insisterà affinché queste forze subordinino le loro operazioni militari a chiare strategie politiche.

Ma la principale differenza con il vecchio schema sta nella facoltà dell'Unione europea, sulla base di criteri chiari, di fornire assistenza a uno Stato dell'UA che ha necessità di aiuti per far fronte a minacce alla sua stabilità interna o partecipare a una operazione di stabilità, in maniera diretta senza dover passare per l'autorizzazione del Consiglio dei capi di Stato, del presidente della Commissione dell'UA, del Comitato esecutivo (i ministri degli Esteri) o il Consiglio per la pace e la sicurezza. Ovviamente questa è una ipotesi estrema, ma l'UE vuole tenersi chiaramente le mani libere ed evitare il ripetersi delle imposizioni che le sono state fatte nel passato con il finanziamento a piè di lista di contingenti messi a disposizione da paesi che non rispettano gli standard minimi in termini di diritti politici e civili (sia in patria da parte dei singoli governi, sia da parte delle truppe nel corso delle operazioni di stabilità) e che hanno obbligato Bruxelles nel proseguimento del loro sostegno in quanto la presenza di tali contingenti (e paesi) era il risultato di una scelta politica formulata dall'Unione Africana.

Il sostegno dell'UE, allo sviluppo delle capacità istituzionali (*capacity building*) dell'architettura africana di pace e sicurezza, è stato concepito per integrare i finanziamenti per le operazioni di pace in Africa, al fine di rafforzare la capacità dell'UA e delle organizzazioni sub regionali nel gestire lo spiegamento, il comando e il controllo delle operazioni di pace impegnandosi anche in modo più efficace nella prevenzione dei conflitti nel continente. Tra l'altro, i fondi stanziati per il supporto istituzionale coprono la formazione e gli stipendi del personale della Commissione, le infrastrutture di comunicazione e il supporto tecnico al sistema di allarme rapido continentale dell'UA. Tuttavia, questa componente di rafforzamento delle capacità è rimasta una parte rela-

tivamente piccola dell'APF (solo 171,8 milioni di euro tra il 2004 e il 2018) nonostante i suggerimenti regolari di diverse istituzioni (come la Corte dei Conti dell'UE), di ampliarlo e collegarlo meglio allo spiegamento di operazioni di sostegno alla pace. Nonostante sia stato il programma di finanziamento più ridotto (solo 28 milioni di euro tra la sua creazione nel 2009 e il 2018), il meccanismo di risposta rapida, che ha sostenuto circa 40 diverse iniziative in tutta l'Africa in una serie di situazioni di conflitto, è ampiamente considerato come uno dei più riusciti programmi per beneficiare del fondo.

L'US Space Force entra a pieno titolo nel Joint Chiefs of Staff

Alla fine del 2020, il *chairman* del Joint Chiefs of Staff, generale dell'US Army Mark Milley, ha presentato il generale John W. Raymond, capo delle operazioni spaziali dell'US Space Force. Con questo atto formale, la US Space Force, che celebra il suo primo anniversario, diventa parte effettiva della direzione suprema delle Forze armate statunitensi. La legge stabiliva che il capo delle operazioni spaziali sarebbe entrato a far parte del Joint Chiefs of Staff un anno dopo la sua firma istitutiva (fatta dal presidente Trump, che aveva voluto fortemente la sua costituzione). L'introduzione della US Space Force in questo organismo rappresenta quanto sia diventata importante la dimensione spaziale nella strategia della difesa degli Stati Uniti. L'US Space Force è un servizio separato del Dipartimento dell'Aeronautica e ha una relazione con l'USAF molto simile a quella che lega l'USMC e l'US Navy. La Space Force conterà circa 20.000 membri, la maggior parte proveniente dall'USAF, ma anche dagli altri servizi militari statunitensi. Con gli altri responsabili di corpi e forze, il generale Raymond, fornirà consigli e opinioni al presidente, al Consiglio per la sicurezza nazionale e al segretario alla Difesa. I membri del Joint Chief of Staff sono il *chairman*, il suo vice, il *deputy chairman*, il Capo di Stato Maggiore dell'US Army, il comandante del Marine Corps, il capo delle Operazioni navali (il Capo di Stato Maggiore dell'US Navy nella dizione statunitense), il Capo di Stato Maggiore dell'USAF, il capo dell'Ufficio della Guardia Nazionale e, ora, il capo delle Opera-

zioni spaziali. L'attuale Joint Chief of Staff si è evoluto da quando è stato costituito dopo la Seconda guerra mondiale. Inizialmente i suoi aderenti erano solamente il *chairman* (designato a rotazione tra i differenti servizi), il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, il capo delle Operazioni navali e il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica. Il comandante dei Marines è stato inizialmente incluso solo quando le questioni relative al Corpo erano discusse, ma non era un membro a pieno titolo del Joint Chiefs of Staff. La composizione è rimasta immutata nonostante diverse gravi crisi e conflitti quali il blocco di Berlino, la guerra di Corea, la crisi dei missili cubani dell'ottobre 1962, la guerra del Vietnam. Il primo cambio avvenne nel 1978, quando il comandante del Corpo dei Marines ne divenne un membro a tutti gli effetti. Nel 1986 è stato introdotto il Goldwater-Nichols Act, che ha aumentato la visibilità, le responsabilità e la portata del *chairman* e ha istituito la carica di vice *chairman* (anch'essa a rotazione tra i servizi ma che deve essere differente da quella del *chairman*). Ha cambiato il modo in cui il comitato era gestito e ha sottolineato l'importanza dell'approccio *joint* per ufficiali e personale militare e civile. Il successivo cambiamento nella composizione del Corpo fu l'inclusione, nel 2012, del capo dell'Ufficio della Guardia Nazionale (che è responsabile delle sue due componenti, Army e Air). Con la creazione della Space Force arriva il cambiamento più recente (l'US Coast Guard, anche se per legge è considerata una Forza armata a pieno titolo, non fa parte [ancora] del Joint Chief of Staff). Ogni *chairman* utilizza il comitato in modo differente; infatti i tre *chairman* più recenti — il generale dell'US Army, Martin E. Dempsey, il generale del corpo dei Marines Joe Dunford e l'attuale — hanno convocato regolarmente i capi per deliberare su molte questioni, ma questo non vuol dire che il Joint Chiefs sia un'organizzazione di consenso, infatti somiglia più a un Comando Supremo integrato con una forte verticalità. Il *chairman* decide autonomamente quale sia la migliore opzione per il segretario alla Difesa, il Presidente e il Consiglio di Sicurezza nazionale. Tuttavia, il *chairman* può — e lo fa — trasmettere opinioni dissenzienti dagli altri membri del Joint Chiefs, quando e se appropriate.

India-Cina: una buona notizia

A metà febbraio India e Cina hanno deciso di disimpegnare le loro truppe dalla zona di confine contesa nell'Himalaya occidentale, dove hanno avuto una controversa situazione di stallo dalla primavera dello scorso anno. Sebbene entrambe le parti si siano affrontate per il controllo della regione montuosa per diversi decenni, il ministro della Difesa indiano Rajnath Singh ha affermato di aver raggiunto un accordo in cui entrambe disimpegnano le loro Forze militari. «*I nostri continui colloqui con la Cina hanno portato a un accordo sul disimpegno sulle sponde nord e sud del lago Pangong*», ha affermato Singh ai membri della commissione difesa del parlamento indiano, facendo riferimento ai colloqui con la Cina, in corso dalla primavera scorsa. Singh ha proseguito affermando che le due parti inizieranno «*un ritiro graduale, coordinato e verificato*» e ha assicurato ai legislatori indiani, tuttavia, che, nonostante l'accordo di disimpegno, l'India era lontana dal concedere il territorio alla Cina. «*L'India e la Cina rimuoveranno i loro schieramenti avanzati in modo graduale e coordinato. Voglio assicurare che in questi colloqui non abbiamo concesso nulla*». Le tensioni tra i due paesi erano aumentate a causa del controllo del lago Pangong nella regione del Ladakh e lo scorso giugno tali tensioni sono esplose con scontri pesanti tra truppe indiane e cinesi, nel corso dei quali sono caduti almeno una ventina di militari indiani (da parte cinese non si hanno cifre, né ufficiali né ufficiali). Dallo scontro di giugno, Cina e India hanno rischierato migliaia di soldati e importanti quantità di equipaggiamenti (inclusi jet da combattimento) vicino al confine e condotto importanti esercitazioni. I due paesi hanno combattuto una guerra nel 1962 per il controllo sul territorio conteso, senza poter stabilire di comune accordo una linea di confine (3.218 chilometri) e hanno le loro forze schierate sulla *Line of Actual Control* (LAC), intorno al lago Pangong. La Cina attualmente controlla circa i due terzi del territorio conteso. L'annuncio di Singh è arrivato il giorno successivo a quello in cui il governo cinese aveva detto che stava iniziando un «*disimpegno sincronizzato e organizzato*». Nel quadro delle difficili relazioni di quella parte di mondo, il presidente americano Joe Biden e il primo ministro indiano Narendra Modi hanno concordato di rafforzare la sicurezza

indo-pacifica attraverso il cosiddetto «Quad», in una mossa per contrastare la recente aggressività cinese nello scacchiere. Il Quad, intesa formale (che Washington spera di formalizzare in un accordo politico e militare ampliandone altresì l'adesione ad altri Stati) è composto da India, Stati Uniti, Giappone e Australia.

In Libia arrivano gli osservatori

Agli inizi di febbraio, il Consiglio di Sicurezza dell'ONU ha chiesto al segretario generale, Antonio Guterres, di dispiegare osservatori militari per controllare il cessate il fuoco in Libia, a seguito del raggiunto accordo tra le parti. Inoltre il Consiglio sta preparando una nuova risoluzione che modifichi il mandato della missione in Libia, UNSMIL (United Nations Support Mission in Libya), per includere la funzione di controllo della tregua, sinora non prevista. Il Consiglio ha inoltre chiesto a Guterres di preparare il piano operativo per il dispiegamento previsto per la fine di marzo prossimo e, all'uopo, di inviare già sul terreno un team di esperti, che dovrebbe includere una trentina tra militari e civili. La Libia è stata lacerata dalla guerra civile da quando una rivolta ha portato alla cacciata e all'uccisione del dittatore di lunga data Muammar Gheddafi nel 2011. Il controllo del paese è ora diviso tra il governo di accordo nazionale (GNA) con sede a Tripoli e il suo rivale, la Camera dei rappresentanti con sede a Tobruk, sostenuta dal maresciallo Khalifa Haftar, che ha lanciato un'offensiva, poi fallita, per conquistare la capitale nel 2019. Un fragile cessate il fuoco concordato a Ginevra nell'ottobre scorso è stato mantenuto, nonostante le minacce di Haftar di riprendere i combattimenti. In un rapporto al Consiglio di Sicurezza sul lavoro dell'UNSMIL alla fine dell'anno scorso, Guterres aveva già ipotizzato la creazione di un gruppo di osservatori militari provenienti dai paesi dell'Unione africana, dell'Unione europea e della Lega araba. Il dispiegamento di osservatori sul cessate il fuoco potrebbe avvenire con l'approvazione delle parti libiche. In base all'accordo di cessate il fuoco raggiunto dalle parti in conflitto, gli osservatori internazionali dovrebbero monitorare la tregua e sorvegliare la partenza dei combattenti stranieri dalla Libia (stimati in circa 20.000, includendo diverse migliaia ciascuno dalla Siria e dal Sudan e un migliaio dal Chad). Secondo l'ONU, Haftar, che ha il sostegno di Egitto ed

Emirati Arabi, utilizza i *contractor* della società russa Wagner. Il GNA è sostenuto dalla Turchia, che ha schierato «volontari» siriani trasferiti in Libia. Questa nuova proposta di dispiegamento segue una analoga, proposta, che risale al 2011, di invio di una missione di 200 osservatori militari e due unità di protezione (le UN Guards Unit, o UNGU). Di queste due unità, una sarebbe stata assegnata a protezione delle installazioni dell'operazione ONU e una a quella dei team di osservatori, che sono ufficiali disarmati, sul terreno, mentre la forza di 200 ufficiali e agenti di polizia sarebbe incaricata del monitoraggio e ricostituzione delle forze di sicurezza interna libiche. Alla fine di gennaio, il nuovo presidente Joe Biden ha chiesto il ritiro immediato delle forze russe e turche dalla Libia, dopo che il termine per la loro partenza è stato ignorato. La Russia nega di avere personale militare in Libia.

Nuove violenze in Darfur

Appena completato il ritiro delle truppe dell'UNAMID (United Nations African Union Mission in Darfur) dalla regione sudanese del Darfur, sono ricominciate le violenze tra le popolazioni africane e arabe, tra contadini e allevatori, riportando indietro l'orologio dell'orrore. Diplomatici e politici di vari paesi hanno subito fatto pressioni sul governo (di transizione) del Sudan per reprimere la violenza delle milizie armate. Le violenze scatenate a metà dello scorso gennaio, per una banale lite in un mercato, sono degenerare causando 200 morti e 240 feriti e obbligando altre 46.000 persone ad abbandonare le loro case e unirsi al milione e mezzo di sfollati del Darfur che rimangono senza casa, in seguito alla distruzione di loro villaggi da parte delle milizie armate e delle forze di sicurezza sudanesi dal 2003. L'UNAMID, la forza congiunta ONU-UA, ha iniziato la sua missione nel 2007, quando si stima che circa 400.000 darfuriani siano stati uccisi e tre milioni siano stati sfollati. UNAMID ha concluso il suo mandato alla fine del 2020, nonostante i continui appelli delle ONG internazionali che avevano avvertito che i civili disarmati sarebbero stati nuovamente vulnerabili alle milizie armate (mai disciolte). Il regime islamista del Sudan è stato rovesciato da una rivoluzione popolare nell'aprile 2019 e un governo di transizione e un consiglio sovrano, composto da un delicato equilibrio di società civile e ufficiali dell'Esercito, gestisce il potere

rimpiazzando il deposto feldmaresciallo/presidente Omar al-Bashir, accusato di genocidio in Darfur dalla Corte criminale internazionale dell'Aja. L'UNAMID ha avuto una vita travagliata e, come operazione di pace, è sempre stata considerata un corpo estraneo da parte dell'ONU, che ha percepito come negativo il ruolo dell'UA, dove il Sudan, quale Stato membro e assai influente dell'organizzazione panafricana, ha sempre trovato molta attenzione nella sua pressione per ridurre l'impatto e l'efficacia della missione. Peggio, la nuova crisi mostra quanto fosse fragile il progetto di regionalizzazione del Darfur, che aveva trovato grandi speranze e che era stato votato in massa dalle popolazioni locali in un referendum nel 2010.

ONU: questione di quote di adesione

Sette paesi hanno perso il diritto di voto all'Assemblea generale dell'ONU a causa di quote non pagate. La Carta delle Nazioni unite prevede la sospensione del diritto di voto per i paesi i cui arretrati sono pari o superiori all'importo dei contributi da loro dovuti alle casse delle Nazioni unite nei due anni precedenti. I paesi sono Iran, Niger, Libia, Repubblica Centrafricana, Congo Brazzaville, Sud Sudan e Zimbabwe, ha riferito il Segretario generale dell'ONU Antonio Guterres in una lettera al presidente dell'Assemblea generale dell'organizzazione, il turco Volkan Bozkir. La lettera indica l'importo che ogni paese può versare, dedotto dal proprio debito totale, per recuperare il diritto di voto. L'Iran, per esempio, deve pagare almeno 16,2 milioni di dollari. Il budget dell'ONU è di circa 3,2 miliardi di dollari all'anno, mentre quello per le operazioni di mantenimento della pace è separato e ammonta a circa 6,5 miliardi di dollari.

Gibuti: tempo di elezioni presidenziali

Agli inizi dell'anno, un gruppo armato di opposizione si è scontrato con le forze regolari di Gibuti per la prima volta negli ultimi anni mentre il partito al governo ha nominato il presidente Guelleh come suo candidato per le prossime elezioni presidenziali di aprile. Nella regione di Tadjourah, il gruppo armato di opposizione Front for the Restoration of Unity and Democracy (FRUD), il 14 gennaio, ha lanciato attacchi simultanei contro obiettivi militari e di polizia nella capitale regionale del Tadjourah, lasciando almeno un gendarme morto e un civile fe-

rito; gli attacchi seguono l'aumento della repressione del gruppo da parte del governo, in essere dalla fine dello scorso settembre. Secondo quanto riferito, il FRUD, il 17 gennaio, si è scontrato con le forze di sicurezza a Giba Gible. In vista delle elezioni presidenziali, il 9 gennaio, il partito al governo, People's Rally for Progress, ha nominato il suo leader, il presidente attualmente in carica (che ha già svolto quattro mandati) Ismail Omar Guelleh, come suo candidato presidenziale, mentre i sostenitori di un altro partito di opposizione, il RADDE, hanno tenuto diverse manifestazioni, nella capitale Gibuti, contro la candidatura per il quinto mandato di Guelleh. Queste ultime evoluzioni della situazione nel piccolo Stato dell'Africa orientale sono osservate con attenzione dalle diverse nazioni che hanno installazioni militari più o meno grandi in quel paese (tra cui l'Italia, oltre a Francia, Stati Uniti, Cina, Giappone).

La Francia cerca un maggiore sostegno americano nel Sahel

Nella regione del Sahel, Washington fornisce all'operazione «Barkhane» le sue capacità di *intelligence* e sorveglianza — in particolare grazie ai suoi droni e satelliti —, rifornimento in volo e trasporto logistico, per un costo di 45 milioni di dollari l'anno. La Francia spera che la nuova amministrazione americana rafforzi il suo sostegno alle operazioni militari che sta portando avanti contro i gruppi armati in Mali, Mauritania, Niger e Chad in un contesto segnato dall'aumento del sentimento antifrancese in questi paesi e crescenti interrogativi, in Francia, sul senso di un impegno militare che dura dal 2012. La moltiplicazione degli errori da parte delle Forze armate francesi in Mali e altrove, le sempre maggiori difficoltà e mancanza di risultati concreti da parte dell'operazione «Barkhane», in corso dal 2014, hanno spinto il Senato francese a programmare un dibattito pubblico nel mese di febbraio per fare il punto di questa operazione, sostanzialmente senza risposta, ma anche senza un chiaro sostegno al proseguimento degli sforzi in essere. A questo si aggiunge una situazione istituzionale difficile; in Mali esiste un governo provvisorio costituitosi dopo il colpo di Stato dell'estate scorsa, gli altri Stati hanno governi che hanno seri problemi con le loro opposizioni politiche e lunga permanenza al potere dei loro capi di Stato (come

in Chad), senza contare lo stillicidio di attacchi cui le forze dell'ONU in Mali sono sottoposte. Al vertice del G-5 Sahel (Mauritania, Mali, Burkina Faso, Niger, Chad) in febbraio a N'Djamena (con la partecipazione francese), la questione della riduzione della «Barkhane», che attualmente conta 5.100 unità, oltre a essere sottoposta al dibattito da parte della società civile francese, è stata al centro del vertice. Tutto si è ridotto a uno stanco rituale di promesse e dichiarazioni, marcato dall'assenza del presidente francese Macron, che ha indebolito tutto il contesto. «Barkhane», che è succeduta all'operazione «Serval», copre i cinque paesi della subregione, con la missione di neutralizzare i gruppi terroristici nell'area. La pressione imposta alla Francia nel Sahel l'ha spinta a guardare in direzione degli Stati Uniti, alleato quasi perso sul suolo maliano dopo un annuncio fatto all'inizio del 2020 dal presidente Donald Trump. Questi ha asserito che gli Stati Uniti intendevano ridurre la loro presenza in Africa, e indirettamente gli aiuti americani dati all'operazione Barkhane.

Queste parole non sono state seguite da azioni concrete e la Francia spera oggi, non solo di mantenere il sostegno americano, ma di rafforzarlo. Il 20 gennaio scorso, il ministro delle Forze armate francesi, Florence Parly, ha sollevato la questione proprio il giorno dell'insediamento del 46° presidente degli Stati Uniti. «*Vorremmo poter, con l'arrivo della nuova amministrazione americana, ottenere la certezza che questi mezzi (forniti dagli Stati Uniti) verranno estesi e, perché no, rafforzati*», ha dichiarato la Parly. Ma il 19 gennaio il presidente francese Emmanuel Macron ha parlato di un «*aggiustamento*» delle forze francesi nel Sahel e del loro «*ridimensionamento*», evocando l'importanza dei rinforzi forniti dai paesi europei. «*I risultati ottenuti dalle nostre forze nel Sahel, uniti al maggiore intervento dei nostri partner europei, ci consentiranno di adattare i nostri sforzi*», ha affermato il Presidente. In Mali, gli errori delle Forze armate francesi hanno acuito la rabbia di una parte della popolazione che ha espresso chiaramente l'idea di vedere soldati stranieri fuori dal Paese. La Parly, inoltre, ha comunque dichiarato espressamente che la chiusura della «Barkhane» è solo questione di tempo, sottolineando che questa operazione non sarà eterna. Proprio alla vigilia dell'ennesimo summit di N'Djamena, la Francia ha do-



Il ministro delle Forze armate francesi, Florence Parly (defense.gouv.fr).

vuto registrare il rifiuto britannico di partecipare alla forza multinazionale «Takuba», una costola europea della «Barkhane», cui Parigi spera di lasciare quanto prima il peso maggiore delle operazioni antiterroristiche nella regione. Londra, con difficoltà, ha già accettato di prendere parte alla MINUSMA e non vuole incrementare l'impegno militare nell'Africa francofona; semmai vuole mantenere e incrementare quello nelle aree di suo interesse primario, come Africa orientale, meridionale e Golfo di Guinea. Gli sviluppi della regione e il palese impasse francese ha risvegliato l'interesse algerino verso la regione. Algeri, dopo la crisi istituzionale delle proteste popolari, massicce ma non violente, durante la fase finale della presidenza di Buteflika e il necessario assestamento, ha dato segni di voler rientrare in gioco, con la celebrazione dell'anniversario degli accordi di Kidal (siglati nel 2005) tra diverse fazioni del Mali e che, bene o male, hanno contribuito alla stabilità di quello sfortunato paese. Algeri ha necessità di quello che si potrebbe definire «tranquilla», un'area di sicurezza che coinvolga Mauritania, Mali, Niger, visto che le frontiere con Tunisia, Libia, Marocco e Sahara occidentale risultano problematiche da diversi punti di vista. Accanto alla suaccennata celebrazione (in realtà un forte segnale politico, visto che era presente l'abile ministro degli Esteri di Algeri, Sabri Boukhadoum), il dormiente CEMOC (Comitato Militare Congiunto), basato a Tamanrasset (Algeria meridionale) e formato da militari algerini, mauritani, maliani e nigeriani ha dato segni vita, preludio dell'uscita di questo organismo dai confini della virtualità.

Enrico Magnani

MARINE MILITARI



AUSTRALIA

Nuovi mezzi da sbarco e veicoli anfibi per l'Esercito australiano

Il governo di Canberra ha annunciato all'inizio di febbraio che investirà fino a 800 milioni di dollari australiani per acquisire componenti di nuovi veicoli anfibi e mezzi da sbarco destinati a essere costruiti in Australia e che dovranno essere in grado di trasportare le forze terrestri con maggiore velocità e protezione. Il rafforzamento delle capacità anfibe dell'Army verrà portato avanti nell'ambito del programma «Army Littoral Maneuver - Light, LAND 8710 Fase 1», al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati dal «Force Structure Plan 2020». In ordine ai nuovi mezzi da sbarco, il programma prevede un'introduzione in servizio dal 2026, mentre per quanto riguarda le caratteristiche e le capacità, il comunicato stampa parla di mezzi più grandi, veloci e meglio protetti di quelli attuali. L'Army dispone attualmente di una flotta di mezzi da sbarco «LCM-8», che sono stati introdotti in servizio a metà degli anni Sessanta, quale versione modificata dei mezzi americani tipo «LCM-8». Il nuovo naviglio dovrà consentire un dispiegamento rapido ed efficace sia a livello nazionale, sia nelle aree vicine all'Australia, oltre a consentire un continuo supporto dei paesi vicini e assicurare l'assistenza umanitaria nella regione pacifico-indiana. Il ministro della Difesa australiano, Linda Reynolds, ha



Il governo di Canberra ha annunciato che investirà fino a 800 milioni di dollari australiani per acquisire nuovi veicoli anfibi e mezzi da sbarco destinati a essere costruiti in Australia per l'Esercito australiano (Dipartimento della Difesa australiano).

rimarcato quanto la capacità anfibia dell'Esercito sia stata importante durante la recente operazione «Bushfire Assist 19-20», in supporto alla popolazione civile nel periodo dei grandi incendi sul territorio australiano, nel corso della quale, in diverse occasioni, le persone sono state messe in salvo dalle spiagge e i rifornimenti sono stati distribuiti sulla zona litoranea. «*Il coinvolgimento dell'industria australiana sarà massimizzato durante le fasi di progettazione, costruzione e sostegno di questo progetto*», ha affermato il ministro dell'Industria della Difesa australiano, Melissa Price. Adottando questo approccio, sempre secondo lo stesso Ministro, il governo locale incoraggia anche potenziali opportunità di esportazione per l'industria nazionale. Grazie all'acquisizione di mezzi da sbarco e veicoli anfibi, sarà assicurata la capacità anfibia per il guado di fiumi, zone lacustri e collegamenti nave-costa e viceversa. Come anticipato, l'Army ha necessità di rimpiazzare la propria flotta di mezzi da sbarco tipo «LCM-8» nonché la componente di veicoli anfibi tipo «LARC-V», per cui il ministero della Difesa australiano ha già emesso una richiesta d'informazioni per un sostituto con una capacità operativa iniziale per il 2026.



CANADA

I costi del programma CSC

Secondo quanto dichiarato dall'Ufficio per il Budget del Parlamento canadese (PBO, Parliamentary Budget Officer) nel proprio rapporto *The Cost of Canada's Surface Combatants: 2021 Update and Options Analysis* pubblicato lo scorso 24 febbraio, il costo totale per il programma CSC (*Canadian Surface Combatant*) di sviluppo, costruzione e consegna della nuova componente di 15 unità tipo «Type 26» customizzate per le esigenze della Royal Canadian Navy (RCN), è stato stimato pari a 77,3 miliardi di dollari canadesi (61,8 miliardi di dollari americani), corrispondenti a 52 miliardi di euro. Secondo quanto dichiarato dal PBO, la stima dei costi del programma CSC è aumentata dell'11% dal precedente rapporto pubblicato nel 2019. Ciò è dovuto, sempre secondo il PBO, a una combinazione di fattori, tra cui un aumento significativo del dislocamento standard (leggero) delle

nuove navi che è passato da 6.900 a 7.800 tonnellate, e una nuova tempistica per l'inizio della fase costruttiva delle nuove navi. Supponendo che un ritardo di un anno si possa tradurre in uno spostamento a destra di tutta la produzione successiva con inizio nell'anno fiscale 2021-22, il PBO stima un aumento dei costi pari a 2,3 miliardi di CAD (1,8 miliardi di dollari americani) pari a 1,54 miliardi di euro. Se il ritardo fosse di due anni, l'aumento sarebbe pari a 4,8 miliardi di CAD (3,8 miliardi di dollari americani), ovvero 3,2 miliardi di euro. Se si verificasse il verosimile ritardo di un anno, la consegna di ogni nave verrebbe spostata verso destra dello stesso periodo, che diventano due in caso di altrettanti anni di ritardo. Con la conseguenza che l'ultima nave della classe verrebbe consegnata rispettivamente nel 2045-46 o 2046-47. I costi di costruzione delle nuove navi rappresentano il 76% di quelli di acquisizione totali del programma, pari a 58,6 miliardi di dollari canadesi (46,9 miliardi di dollari americani), ovvero 39,4 miliardi di euro. Il programma CSC prevede il rimpiazzo dell'attuale componente di 12 fregate classe «Halifax» in servizio, nonché dei tre cacciatorpediniere classe «Iroquois» già dismessi con una nuova componente di 15 fregate «Type 26», il cui dislocamento leggero è lievitato a 7.800 tonnellate mentre la lunghezza è di poco superiore a 151 metri. L'RCN intende utilizzare le nuove fregate per condurre operazioni di difesa aerea, di superficie, antisom e di «*information warfare*» sia singolarmente, sia facente parte di una formazione più ampia.

Contratto per la costruzione di una nuova nave oceanografica

Il governo canadese ha assegnato ai cantieri Seaspan di Vancouver un contratto del valore di 453,8 milioni di dollari per la fase costruttiva del programma per la fornitura di una nuova nave scientifica oceanografica offshore (OOSV, *Offshore Oceanographic Science Vessel*) alla Guardia costiera canadese. La costruzione dell'OOSV inizierà nella primavera del 2021, con consegna prevista nel 2024. L'OOSV sostituirà l'*Hudson*, la nave scientifica più datata e più grande della Guardia costiera canadese. La nave sarà in grado di svolgere molteplici compiti, fra cui missioni di rilevamento oceanografico, geologico e idrografico, contribuendo alla migliore co-



I cantieri Seaspan di Vancouver costruiranno la nuova nave scientifica oceanografica (OOSV, *Offshore Oceanographic Science Vessel*) per la Guardia costiera (Dipartimento della Difesa canadese).

noscenza degli oceani su cui s'affaccia il Canada e dell'impatto del cambiamento climatico. La costruzione della nuova OOSV s'inserisce nella strategia cantieristica nazionale (*National Shipbuilding Strategy*), che vede i cantieri di Seaspan impegnati o destinati alla costruzione di 16 unità polivalenti per la Guardia costiera canadese, oltre a due navi di supporto interforze per la Royal Canadian Navy. I cantieri Seaspan hanno recentemente consegnato la terza e ultima delle tre navi scientifiche per la pesca d'altura alla Guardia costiera, attività che segna il completamento della prima classe di grandi navi costruite e consegnate nell'ambito del programma NSS. Destinato a soddisfare i requisiti di ricerca scientifica oceanografica del governo canadese per i prossimi 30 anni, il nuovo OOSV costituirà la nave da ricerca scientifica d'altura della *Coast Guard* di stanza sulla costa orientale del paese. La vita utile della nave oceanografica *Hudson* dovrebbe terminare nel 2024, a quel punto la nave avrà circa 60 anni e sarà dismessa.



CINA

Consegnato il secondo caccia «Tipo 055»

Secondo fonti cinesi, il secondo caccia lanciamissili del «Tipo 055» (classe «Renhai» secondo la classificazione NATO) è entrato in servizio con la Marina della Repubblica Popolare cinese. Si tratta del caccia *Lhasa* (102) che, secondo immagini satellitari, ha ricevuto il distintivo ottico recentemente, mentre si trovava presso un bacino della base navale di Yulin sull'isola di Hainan. Al pari del capoclasse, il caccia *Lhasa* è stato costruito presso i cantieri Jiangnan Changxing di Shanghai ed è entrato in servizio con il 1° Distaccamento caccia della flotta del Mar Cinese Settentrionale.



EGITTO

Nuovo sistema missilistico superficie-aria

Il gruppo MBDA ha annunciato, in occasione del salone di IDEX/NAVDEX 2021, di aver ricevuto un contratto di valore imprecisato dalla Marina egiziana per equipaggiare con il nuovo sistema missilistico navale «VL MICA NG» le proprie corvette tipo «Gowind» classe «El Fateh». Si tratta del cliente di lancio del nuovo sistema missilistico

presentato da MBDA nell'ottobre 2020, che integra la munizione di nuova generazione «MICA NG» (*New Generation*) con il sistema missilistico per la difesa di punto e ravvicinata «VL MICA». Per assicurare la comunaltà di sistemi missilistici nell'ambito delle diverse classi di unità navali in servizio e destinate a entrarvi in futuro, è verosimile che anche le nuove fregate multiruolo «Meko A-200» destinate a essere fornite dal gruppo tedesco tkMS, vengano equipaggiate col sistema «VL MICA NG» in una configurazione con due gruppi di 16 celle.



Il gruppo MBDA ha annunciato l'acquisizione del contratto per equipaggiare con il nuovo sistema missilistico navale «VL MICA NG» unità della Marina egiziana (MBDA).

Prime prove in mare della fregata *Bernees* (FFG 1003)

Le prime prove in mare della nuova fregata tipo FREMM destinata alla Marina egiziana si sono svolte presso le acque antistanti il golfo della Spezia a metà del mese di febbraio. Si tratta della seconda fregata classe «Bergamini» tipo FREMM, destinata a essere trasferita al ministero della Difesa egiziano nell'ambito di un contratto di compravendita con il gruppo Fincantieri, che ha ottenuto il via libera all'esportazione dal governo italiano lo scorso agosto. L'unità, ex decima

unità classe «Bergamini» per la Marina Militare, ha ricevuto il nome *Bernees* e sarebbe destinata a essere consegnata in primavera, dopo il completamento della familiarizzazione dell'equipaggio.



EMIRATI ARABI UNITI

Nuove unità veloci

Nel corso del salone di IDEX/NAVDEX 2021, le Forze armate degli UAE hanno annunciato di aver siglato un contratto con i cantieri Al Fattan Marine Services per un numero imprecisato di unità veloci per il pattugliamento di «*installazioni vitali e aree costiere*», a cui s'aggiunge un secondo contratto per necessità non meglio specificate. Le Forze armate degli UAE non hanno specificato di quali unità veloci da pattugliamento si preveda l'acquisizione, ma presso la zona fieristica NAVDEX, dedicata al settore navale, erano presenti due nuove imbarcazioni da intercettazione/trasporto veloce rispettivamente da 18 e 20 metri. In particolare, la prima unità era presente con la livrea della Guardia costiera ma non aveva distintivo ottico. Quest'ultimo modello è equipaggiato con motori MTU «10V1600» e idrogetti Hamilton «HJ403» che assicurano una velocità massima di oltre 50 nodi. L'armamento comprende un affusto a controllo remoto da 12,7 mm e un lanciatore leggero per razzi a cui s'aggiungono mitragliatrici brandeggiabili a mano. Tutte le unità presentate nel corso del salone da Al Fattan Marine Services sono equipaggiate con una suite di navigazione Raymarine e sistema elettro-ottico/IR della FLIR Systems.

In servizio il pattugliatore *Shujaa* (P 5004)

L'Autorità per la Protezione delle Infrastrutture Critiche e della Costa (CICPA, *Critical Infrastructure and Coastal Protection Authority*) degli EAU ha immesso in servizio il pattugliatore *Shujaa* (5004) in occasione del salone di IDEX/NAVDEX 2021. Completato presso i cantieri Damen Albwardy a Dubai, la nuova unità fa parte della classe di nuovi pattugliatori basati sul design Damen «Stan Patrol 5009». Con una lunghezza e larghezza rispettivamente di 50,1 e 9,4 m, e un pescaggio di 3,5 m, la nuova unità dispone di un sistema propulsivo basato su quattro motori diesel che gli imprimono una



L'Autorità per la Protezione delle Infrastrutture Critiche e della Costa (CICPA, *Critical Infrastructure and Coastal Protection Authority*) degli EAU ha immesso in servizio il pattugliatore SHUJAA (5004) in occasione del salone di IDEX/NAVDEX 2021 (IDEX/NAXDEX).

velocità massima di 29,3 nodi, mentre secondo altre fonti pari a 22 nodi. Con sovrastrutture modificate, i pattugliatori per la CICPA dispongono di un sistema di comando, controllo e navigazione con due radar per la navigazione, di cui un sistema «Alphatron JRC». L'armamento comprende un affusto con cannone da 30 mm e due affusti a controllo remoto STAMP da 12.7 mm, mentre per svolgere le missioni di controllo e intercettazione vengono utilizzati due RHIB da 10 o 11 m, inoltre un battello più piccolo è installato a poppa. Non è stato divulgato il numero di unità in fase d'acquisizione da parte della CICPA, ma presso i cantieri Damen Al-bwardy sono state fotografate quattro unità in costruzione. Non è neanche noto se le precedenti unità siano già entrate in servizio.

Consegnata la nave appoggio *Al Saadiyat* (L 72)

Con una cerimonia in occasione del salone di IDEX/NAVDEX 2021, alla presenza del principe ereditario, lo sceicco Nahyan bin Zayed Al Nahyan, i cantieri Al Fattan Marine Services hanno consegnato alla Marina degli UAE la nave appoggio *Al Saadiyat* (L 72). Secondo quanto riportato dalla stampa locale, lo Sceicco ha evidenziato che la Marina degli Emirati Arabi Uniti sta attualmente subendo una modernizzazione accelerata con il supporto dell'industria della difesa nazionale. Basato sul progetto di unità da sbarco tipo «LCT», il progetto dell'unità *Al Saadiyat* (L 72) si caratterizza per un dislocamento di circa 3.100 t, una lunghezza e larghezza rispettivamente di 71 e 14 m, un pescaggio di 2,7 m, nonché un sistema propulsivo ba-

sato su due motori diesel MTU «12V4000M3», che assicurano una velocità massima di 10 nodi. L'unità si caratterizza per una rampa di prua per il carico e scarico di truppe e materiali, nonché di una piattaforma per elicotteri nella parte poppiera delle sovrastrutture. L'armamento è composto da due lanciarazzi da 12 tubi e da due affusti a controllo remoto. Destinata a essere utilizzata per vari compiti, tra cui il rifornimento, il trasporto di truppe e materiali, nonché l'evacuazione medica, l'unità presenta una suite per il comando, controllo e le comunicazioni con sistema satellitare.



FILIPPINE

Nuove unità da pattugliamento

Il dipartimento della Difesa delle Filippine ha annunciato all'inizio di febbraio di aver notificato ai cantieri Israel Shipyard l'aggiudicazione della gara per nove nuove unità veloci leggere lanciamissili (FAIC-M, *Fast Attack Interdiction-Missile*). Il contratto del valore di 127,9 milioni di dollari comprende, secondo fonti ufficiali, nove unità da pattugliamento da 32,65 m e 95 t classe «Shaldag Mark V» e il trasferimento di tecnologia per la costruzione locale di una parte delle unità presso i cantieri locali Cavite nonché l'armamento per le nuove unità. In particolare, il dipartimento della Difesa ha notificato un'ulteriore aggiudicazione di gara del valore di 79,4 milioni di dollari al gruppo Rafael Advanced Systems per la suite d'armamento. Quest'ultima non è stata specificata, ma secondo documentazione divulgata dalla Difesa delle Filippine, si parla di quattro unità equipaggiate con missili superficie-superficie «Spike Extended Range» (ER) mentre le rimanenti saranno dotate di armamento cannoniero. Destinate a rimpiazzare le unità classe «Tomas Batillo», secondo quanto riportato ufficialmente, cinque nuove unità dovrebbero essere costruite presso i cantieri Israeli Shipyard di Haifa a partire dal 2022, mentre le rimanenti dovrebbero esserlo localmente presso i cantieri Cavite, vicino a Quezon city.

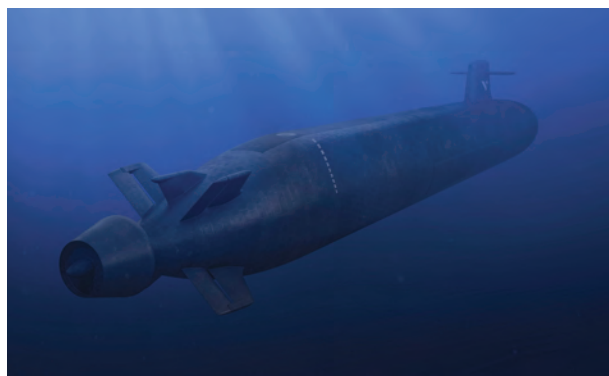


FRANCIA

La Francia lancia il programma SNLE 3G

In occasione della visita al Centro per test idrodinamici della DGA situato presso Val-de-Reuil (Normandia), il

ministro francese delle Forze armate, Florence Parly, ha annunciato lo scorso 19 febbraio il lancio della fase di sviluppo del programma SNLE 3G (*Sous-marin Nucléaire Lanceur d'Engins de 3^e Génération*). Quest'ultimo prevede la costruzione di quattro sottomarini balistici a propulsione nucleare di terza generazione, destinati secondo quanto stabilito dalle Legge di Programmazione Militare 2019-25, a rimpiazzare le altrettante unità classe «Le Triomphant» a partire dal 2035. Uno di questi battelli è continuamente impegnato a rotazione in attività di pattugliamento, per assicurare la capacità di deterrenza nucleare francese. Il taglio della prima lamiera per il nuovo battello capoclasse è previsto per il 2023, per una consegna alla Marina francese nel 2035 e una dismissione pianificata nel 2090. Il programma SNLE 3G è condotto dalle Forze armate francesi e dalla DGA, responsabile della gestione generale del progetto. Naval Group è la capocommissa e responsabile della progettazione, produzione e supporto dei nuovi SNLE, in *joint venture* con il gruppo TechnicAtome, che si occupa della progettazione e costruzione dei reattori nucleari propulsivi. Il design dell'SNLE 3G, che emergerebbe dai *rendering* e disegni al computer divulgati dal ministero della Difesa francese, rappresenterebbe un'evoluzione del disegno della piattaforma classe «Le Triomphant» (SNLE 2G), piuttosto che una rivoluzione. Secondo i primi dati divulgati, la nuova classe di SNLE avrà una lunghezza di circa 150 metri e un dislocamento in immersione di circa 15.000 t, mentre l'equipaggio comprenderebbe circa 100 elementi. L'armamento comprenderà 16 missili balistici nucleari in una



Il ministro francese delle Forze armate, Florence Parly, ha annunciato lo scorso 19 febbraio il lancio della fase di sviluppo del programma SNLE 3G (*Sous-marin Nucléaire Lanceur d'Engins de 3^e Génération*) - (Naval Group).

versione migliorata rispetto all'attuale modello che dovrebbe essere denominata «M51.4», a cui s'aggiungono quattro tubi lanciasiluri da 533 mm utilizzati principalmente per siluri pesanti Naval Group «F21 Artemis». TechnicAtome è responsabile della progettazione, costruzione e messa in servizio del reattore compatto a propulsione nucleare, che rappresenta una versione intermedia tra il reattore del programma «Barracuda» e quello della futura portaerei a propulsione nucleare (PANG, *Porte-Avions de Nouvelle Génération*). Nell'ambito del programma SNLE 3G, la DGA ha firmato un protocollo d'intesa con il gruppo Thales per lo sviluppo di una suite sonar di nuovo sviluppo che comprende componenti prodiere e laterali di nuova generazione, una cortina lineare trainata, basata su tecnologia ottica e tutte le altre apparecchiature che compongono la suite sonar (componenti di intercettazione, ecoscandagli, telefoni subacquei). La dimensione degli idrofoni e le bande di frequenza che utilizzano, forniranno prestazioni senza precedenti in termini di precisione di rilevamento tridimensionale. Il sistema di elaborazione dei dati dei sensori ALICIA (*Analyse, Localisation, Identification, Classification Intégrées et Alertes*), con un'interfaccia utente progettata per gestire la diversità e il volume dei dati disponibili, ottimizzerà il carico di lavoro dell'operatore e fornirà supporto decisionale. La nuova suite sonar verrà implementata in modo incrementale, con le prime componenti e le versioni del sistema da installarsi sugli SSBN di seconda generazione (SNLE 2G) dal 2025 e successivamente sui sottomarini di terza generazione (SNLE 3G) dal 2035. Nell'ambito del nuovo programma, il primo contratto che sarà aggiudicato nel 2021, copre gli studi di sviluppo dell'SNLE3G fino alla fine del 2025, la realizzazione dei primi moduli dello scafo e del locale reattore del battello capoclasse, nonché l'adeguamento degli equipaggiamenti per la produzione di Naval Group. Più di 200 società francesi di varie dimensioni saranno coinvolte nel programma, che globalmente e nei prossimi 30 anni, porterà fino a 100 milioni di ore di lavoro, fra cui 15 milioni di ore di progettazione e oltre 80 milioni di ore di costruzione. Soltanto nel cantiere navale di Cherbourg di Naval Group, più di 300 dipendenti lavorano in attività di progettazione, mentre la costruzione richiederà più di 2.000 dipendenti.

Nuovi velivoli senza pilota

La DGA ha assegnato alla società SURVEY Copter del gruppo Airbus Defence and Space un contratto per la fornitura di 11 sistemi senza pilota nell'ambito del programma SMDM (*Systèmes de Mini Drones aériens embarqués pour la Marine*). Si tratta di velivoli senza pilota ad ala fissa e propulsione elettronica del tipo «Aliaca» in versione navale (due velivoli per ogni sistema) lanciati mediante catapulta e recuperati in via completamente automatica mediante rete. Con un peso massimo di 16 kg, un'apertura alare di 3,6 m e una lunghezza di 2,2 m, questi sistemi hanno un'autonomia di 3 ore con un raggio d'azione di oltre 50 km e un carico utile rappresentato da un sistema elettro-ottico/IR stabilizzato per missioni di sorveglianza marittima. Ogni sistema comprende anche una stazione di controllo per monitorare il volo del velivolo e i dati ricevuti da quest'ultimo durante la missione. Le prime consegne sono previste per quest'anno. I nuovi sistemi sono destinati a essere installati sulle due nuove classi di unità da pattugliamento rispettivamente in fase di costruzione e sviluppo per la Marina francese.



GRAN BRETAGNA

Ultime prove per il siluro pesante «Spearfish» ammodernato

Secondo quanto dichiarato dalla Royal Navy, il programma per l'ammodernamento del siluro pesante «Spearfish» ha completato l'ultima campagna di prove a mare che ha visto il coinvolgimento del sottomarino d'attacco a propulsione nucleare *Talent* (S 92) della classe «Trafalgar». Grazie ai dati raccolti nei tre giorni di prove nel corso dei quali sono stati effettuati tre lanci, il programma è destinato a completare la propria attività in vista di quella che è stata definita un'imminente entrata in servizio. Assegnato a BAE Systems nel dicembre 2014, il programma d'ammodernamento che porta il sistema allo standard «Mod 1» comprende l'adozione di una testata in guerra «insensitive», modifiche al sistema propulsivo per renderlo più sicuro, la digitalizzazione del sistema di guida e l'introduzione di una nuova guida a fibra ottica.

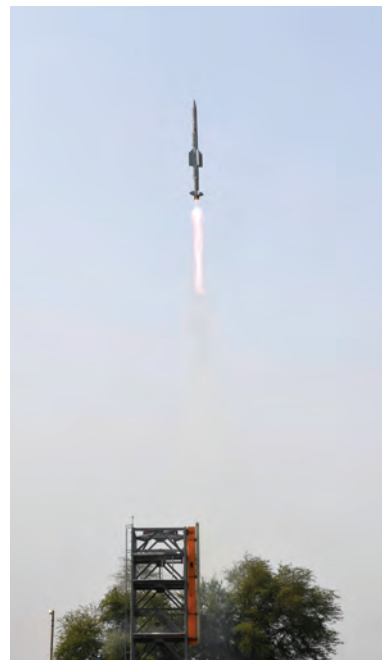


INDIA

Lanci coronati da successo per il VL-SRSAM

L'organizzazione per la ricerca e lo sviluppo della

Difesa indiana (DRDO, *Defence Research and Development Organisation*) ha condotto con successo due lanci del nuovo sistema missilistico superficie-aria verticale a corto raggio denominato VL-SRSAM (*Vertical Launch-Short Range Surface-to-Air Missile*). Progettato e sviluppato internamente dal DRDO per la Marina indiana, il VL-SRSAM ha lo scopo di neutralizzare minacce aeree



Il DRDO indiano conduce con successo due lanci del nuovo sistema missilistico superficie-aria verticale a corto raggio VL-SRSAM (*Vertical Launch-Short Range Surface-to-Air Missile*) - (DRDO).

a distanza ravvicinata, compresi i missili *sea-skimming*. I due tiri sono stati effettuati per dimostrare la capacità di lancio verticale del sistema, le cui due munizioni hanno intercettato con successo i bersagli simulati. Le attuali prove hanno attestato l'efficacia del sistema d'arma alla minima e massima distanza d'impiego e saranno pertanto necessarie limitate attività ulteriori prima del dispiegamento sulle navi della Marina indiana, secondo quanto dichiarato dal DRDO.



INTERNAZIONALE

Conclusasi l'esercitazione Dynamic Manta 2021

Iniziata lo scorso 22 febbraio 2021 al largo delle coste siciliane, nelle cui acque del mar Mediterraneo centrale sono confluiti sottomarini provenienti da Grecia, Italia, Turchia e Stati Uniti sotto il controllo del NATO Submarine Command unitamente a navi di superficie provenienti da Francia, Grecia, Italia, Spagna e Turchia per addestrarsi in operazioni ASW ed ASuW, l'esercitazione NATO Dynamic Manta 2021 si è conclusa all'inizio del mese di marzo. «Lo sviluppo e il mantenimento di forze pronte e altamente addestrate che si integrano perfetta-

mente è il fondamento della nostra difesa e deterrenza collettiva. Questa esercitazione dal vivo dimostrerà inoltre che Covid-19 non ha cambiato la capacità di ripresa e la prontezza della NATO. Apprezzo l'eccezionale sostegno della Marina italiana e delle nazioni che contribuiscono alla forza per contribuire a raggiungere questo obiettivo in modo collettivo», ha affermato l'ammiraglio Keith Blount, Comandante in capo del NATO Allied Maritime Command. Per supportare e simulare l'attività addestrativa multi-minaccia, all'esercitazione hanno preso parte anche velivoli da pattugliamento marittimo provenienti da Francia, Germania, Grecia, Italia e Stati Uniti. Come nazione ospitante, l'Italia ha fornito supporto, mettendo a disposizione il porto e la stazione elicotteri di Catania, l'aeroporto militare di Sigonella, nonché fornendo supporto logistico (operazioni di rifornimento, assistenza medica e alloggio del personale) presso la base navale di Augusta. «L'esercitazione annuale di guerra antisommergibile della NATO Dynamic Manta rimane una delle esercitazioni più impegnative e un'eccellente opportunità per le forze navali delle nazioni della NATO di praticare, valutare e perfezionare le loro capacità ASW in un ambiente impegnativo. Con uno scenario caratterizzato da minacce in continua evoluzione, questa esercitazione rappresenta un'opportunità per migliorare le capacità di combattimento delle nostre forze navali in tutte e tre le dimensioni della guerra anti-sottomarino in un ambiente multinazionale e multi-minaccia», ha affermato il contrammiraglio E. Andrew Burcher, Commander Submarines NATO. «La regolare partecipazione di SNMG2 a questi importanti esercizi, è uno strumento essenziale per

mantenere l'elevata prontezza della Forza, migliorare l'interoperabilità e rafforzare la coesione tra gli alleati, contribuendo senza dubbio, al successo della NATO stessa», ha invece affermato il contrammiraglio Manuel Aguirre, Comandante di Standing NATO Maritime Group Two. Durante l'esercitazione sono state effettuate anche interazioni sempre più complesse tra le unità partecipanti a Dynamic Manta 2021 e il Carrier Strike Group (CSG) incentrato sulla portaerei a propulsione nucleare *Charles de Gaulle* (R 91). Un'esercitazione di difesa aerea con il gruppo aereo imbarcato sulla portaerei francese e rappresentato da quattro velivoli «Rafale N», ha aumentato le capacità di guerra antiaerea delle unità di superficie. Inoltre, il CSG ha anche approfittato dell'opportunità, conducendo una stretta interazione con i sottomarini che partecipavano all'esercitazione.



ITALIA

Primi appontaggi e decolli di F-35B da nave *Cavour*

Una pagina importante nella storia della Marina Militare e delle Forze aeree della medesima è stata scritta il primo marzo, quando il primo di due velivoli «F-35B» a decollo corto e atterraggio verticale (STOVL, *Short Take-Off Vertical Landing*) della *Integrated Test Force* (ITF) americana per il programma del velivolo *stealth* «Lightning II», è atterrato per la prima volta a bordo di nave *Cavour*. L'evento è avvenuto il primo marzo scorso alle ore 17 circa ora locale americana nelle acque dell'oceano Atlantico occidentale. Si tratta di un passaggio fondamentale nel lungo e complesso processo di certificazione all'impiego del velivolo di nuova generazione «F-35B» da parte della portaerei *Cavour*, che ha visto la partenza della stessa nave ammiraglia dalla base navale di Norfolk lo scorso 28 febbraio con a bordo personale americano del team integrato per una campagna di test a mare della durata di quattro settimane. «È un risultato notevole per tutti noi, oggi, vedere il caccia di quinta generazione dell'US Marine sul nostro ponte di volo», ha affermato il comandante della portaerei *Cavour*, capitano di vascello Giancarlo Ciappina. «Questo rappresenta, infatti, un successo eccezionale ma, allo stesso tempo, una nuova sfida per il futuro dell'Aviazione Navale italiana e della Marina Militare», ha aggiunto. «Il nostro team si è adde-



Si è conclusa, all'inizio del mese di marzo, l'esercitazione NATO Dynamic Manta 2021 con la partecipazione di sottomarini provenienti da Grecia, Italia, Turchia e Stati Uniti unitamente a navi di superficie provenienti da Francia, Grecia, Italia, Spagna e Turchia (NATO Allied Maritime Command).



Il primo di due velivoli «F-35B» della Integrated Test Force (ITF) americana per il programma del velivolo «Lightning II», è atterrato per la prima volta a bordo di nave CAVOUR il primo marzo.

strato a lungo per prepararsi a questo giorno, e sono stato onorato di far appontare il primo jet a bordo di nave Cavour», ha detto il maggiore Brad Leeman, uno dei tre piloti collaudatori dell'«F-35B» del Corpo dei Marine e ufficiale responsabile del team di test ITF impegnati nelle attività, facente parte dello Squadron Two Three (VX-23), l'unità aerea integrata US Navy/Corpo dei Marine per i test e le valutazioni sui nuovi velivoli facente parte della Naval Air Warfare Center Aircraft Division (NAWCAD) presso la base aerea della Marina di Patuxent River. Nei giorni successivi è stata la volta dei primi decolli sempre effettuati dal maggiore Brad Leeman, affiancato dal maggiore Dylan Nicholas e dal Lt. Cmdr. Barry Pilkington della Royal Navy. Nel corso della campagna di test a mare, il team americano unitamente a personale dell'equipaggio della nave e di volo e manutentivo della Marina Militare proveniente dalla base aerea del Corpo dei Marine di Beaufort, dove ha completato l'addestramento e la transizione sul nuovo velivolo, sta procedendo alle verifiche del ponte di volo e degli impatti con il velivolo di quinta generazione nei momenti topici di decollo e appontaggio in diverse condizioni di assetto e in relazione a diversi fattori quali i venti e lo stato del mare. I piloti della Marina Militare che hanno effettuato la transizione sul nuovo velivolo negli Stati Uniti è previsto che successivamente procedano all'ottenimento della qualifica all'impiego da portaerei.

Nave Vespucci compie 90 anni: auguri!

La regina dei mari, simbolo della Marina e dell'Italia nel mondo ha festeggiato il suo novantesimo compleanno lo scorso 22 febbraio, festeggiata dalle massime autorità dello Stato, dalle Forze armate, dall'industria nazionale e dalle istituzioni e cittadini non soltanto italiani. Costruita e allestita nel Regio Cantiere navale di Castellammare di Stabia, nave Amerigo Vespucci fu varata il 22 febbraio del 1931, nove mesi dopo l'impostazione dello scafo. Una costruzione ef-

fettuata in tempi record in relazione agli strumenti utilizzati all'epoca, chiaro esempio delle eccellenze artistiche e ingegneristiche che da sempre contraddistinguono l'industria cantieristica navale italiana. Limpido esempio delle virtù marinaresche della Forza armata, nave Vespucci — attualmente l'unità operativa più anziana in servizio — diventa nave scuola dal 6 giugno del 1931, entrando ufficialmente in azione il 4 luglio dello stesso anno partendo per la sua prima campagna addestrativa in Nord Europa, al comando del capitano di vascello Augusto Radicati di Marmorito.

In novant'anni di onorata carriera, nave Vespucci ha veleggiato in lungo e in largo per tutti i sette mari, formando e addestrando principalmente gli allievi della 1ª classe dell'Accademia navale di Livorno, a conclusione del primo anno di corso. I futuri ufficiali della Marina Militare, infatti, hanno l'onore e il privilegio di poter imparare l'arte della navigazione nelle campagne addestrative che li vedono impegnati al bordo del Vespucci per tre mesi, dove apprendono le norme basilari del vivere per mare e le competenze specifiche dei vari settori (marinaresco, condotta dell'unità, condotta dell'apparato motore e ausiliari, gestione delle problematiche di tipo logistico, amministrativo e sanitario). «Non chi comincia ma quel che persevera» è il motto che dal 1978 accompagna l'equipaggio in navigazione, vero «motore» portante del Vespucci, composto da oltre

264 militari che durante la campagna d'istruzione raggiunge circa 400 unità. Ambasciatrice dell'Italia e dell'italianità, nave *Vespucci* porta nel mondo l'arte, la tradizione, la cultura, la genialità navale che contraddistinguono il paese, diventando nel 2007 anche testimonial dell'UNICEF, a sostegno di iniziative benefiche per i diritti dell'infanzia.



La regina dei mari, nave *AMERIGO VESPUCCI*, simbolo della Marina e dell'Italia nel mondo ha festeggiato il suo novantesimo compleanno lo scorso 22 febbraio.

Taglio della prima lamiera della nuova FREMM

A distanza di quasi 20 anni dall'accordo iniziale fra i ministeri della Difesa e le Marine di Francia e Italia, il programma congiunto per le fregate multi-missione europee (FREMM), gestito dall'Organizzazione Congiunta per la Cooperazione in materia di Armamenti (OCCAR) a nome e per conto dei due paesi, entra nel concreto di una nuova fase che lo porterà ad arricchirsi di due nuove unità navali per la Marina Militare, portando il numero complessivo delle fregate realizzate multiruolo a ben 22. Con una sobria cerimonia tenutasi il 25 febbraio scorso presso il cantiere di Riva Trigoso (GE) di Fincantieri, è stato celebrato il taglio della prima lamiera per la prima delle due nuove unità per la Marina Militare. Queste ultime, come confermato dal ministro della Difesa Lorenzo

Guerini nel luglio dello scorso anno, andranno a rimpiazzare le due FREMM cedute all'Egitto. Si tratta della *Spartaco Schergat* ed *ex-Emilio Bianchi* della classe «Bergamini», costruite ma non ancora consegnate alla Marina Militare italiana. In aggiunta a tali costruzioni che, sempre secondo quanto dichiarato dal Ministro, saranno realizzate senza ulteriori costi per la Marina Militare,

l'industria italiana si è impegnata, quale ulteriore compensazione della cessione delle unità, a fornire un pacchetto di supporto per il mantenimento in servizio delle rimanenti unità classe «Maestrale» fino alla consegna delle due nuove FREMM. Il ministero della Difesa italiano ha dato mandato a OCCAR di procedere con l'emendamento al programma in essere per il rimpiazzo della nona e decima FREMM, che rappresentano la quinta e sesta unità nella configurazione *General Purpose* (GP) principalmente destinata alla lotta di superficie (FoS, *Follow-On Ship* 4 e 5 rispetto alla FoC o *First-of-Class* o unità capoclasse) con altrettante fregate nella medesima configurazione. Le unità verranno conse-

gnate rispettivamente nel febbraio e agosto 2025, senza ulteriori costi aggiuntivi, fra cui l'implementazione delle modifiche per assicurare il mantenimento delle capacità operative delle nuove unità nel corso della loro vita operativa prevista in almeno 25 anni, anticipando i problemi di obsolescenza con l'implementazione di più moderne tecnologie e sistemi, nell'ambito del budget disponibile. Un processo di revisione della configurazione delle due nuove unità rispetto alle precedenti già consegnate risulta in corso e riguarderebbe sia sistemi di piattaforma che del sistema di combattimento. Un successo quello del programma FREMM che è andato oltre i confini europei grazie alle scelte governative e alle rinomate capacità industriali dei due paesi. In aggiunta al mercato dell'export, che potrebbe ulteriormente allargarsi, la piattaforma ita-

liana è stata prescelta dall'US Navy per il programma FFG (*Guided Missile Frigate*) classe «Constellation», a dimostrazione che l'industria di settore e le relative soluzioni e prodotti, con il supporto del Sistema-Paese, è in grado di competere e ottenere importanti successi a livello internazionale.

Consegna di nave *Vulcano* (A 5335)

Una pietra miliare nel piano di rinnovamento della flotta della Marina Militare lanciato nel 2015, è stata celebrata lo scorso 12 marzo, con la consegna della nave da supporto logistico (LSS, *Logistic Support Ship*) *Vulcano* (A 5335) da parte di Fincantieri alla Forza armata attraverso l'agenzia OCCAR, che gestisce il programma in nome e per conto dei ministeri della Difesa italiano e francese. La cerimonia tenutasi in forma ristretta per rispettare le misure di prevenzione anti-pandemia, ha visto la partecipazione presso il cantiere del Muggiano del comandante logistico della Marina Militare, ammiraglio di squadra Eduardo Serra, dell'ispettore capo di NAVARM, ammiraglio Massimo Guma, del direttore di OCCAR, ammiraglio (in congedo) Matteo Bisceglia, del responsabile della Divisione navi militari di Fincantieri, ing.

Giuseppe Giordo e del responsabile di MARINALLES, capitano di vascello Gennaro Falcone. «*Nave Vulcano andrà ad affiancare nave Etna permettendo di avviare verso la dismissione di nave Vesuvio la quale serve la Patria sul mare dagli anni Settanta. Il rinnovamento della componente di supporto logistico della flotta è una esigenza pressante che non si esaurisce con l'ingresso in linea di questa nuova unità: nave Vulcano sarà la "capoclasse" di altre due navi gemelle*», così l'ammiraglio Eduardo Serra, durante la cerimonia. La consegna di nave *Vulcano* rappresenta un significativo risultato, che è stato raggiunto grazie all'eccellente sinergia fra le industrie, la Marina Militare e la Divisione programma LSS di OCCAR, come ribadito da tutti i presenti, in un momento particolarmente difficile come quello della pandemia, che ha pesantemente influenzato le tappe del programma, a fronte del devastante incendio del 2018 che ha pesantemente danneggiato la piattaforma e i suoi sistemi a distanza di un mese dal varo dell'unità. Grazie a un lavoro sinergico svolto dagli esperti governativi, il personale tecnico di OCCAR e il RTI, è stato possibile contenere le tempistiche di consegna entro un anno dall'evento dannoso. In particolare è stato condotto un processo rigoroso di ricostruzione,

con verifiche approfondite delle apparecchiature e dell'allestimento, e in accordo agli standard di qualità contrattuali, condivisi e accettati dalla Marina Militare.

L'entrata in servizio di questa unità, dalle innovative caratteristiche, permetterà di migliorare la capacità della Marina Militare di fornire il supporto logistico organico alla flotta, ampliando la capacità di operare a grande distanza dalle proprie basi e in modo continuativo nel tempo, amplificando la connotazione *expeditionary* della Marina. Con un dislocamento a pieno carico di 27.200 t, una lunghezza e larghezza rispettivamente di 193 e 24 metri, nave *Vulcano* sarà impiegata per tra-



Una pietra miliare nel piano di rinnovamento della flotta della Marina Militare è stata celebrata lo scorso 12 marzo, con la consegna della nave da supporto logistico *VULCANO* (A 5335) - (Autore).

sportare e trasferire ad altre unità navali carichi liquidi (gasolio, combustibile per velivoli e acqua dolce) e solidi (parti di ricambio, viveri, munizioni, materiali vari e container) nonché energia elettrica, acqua dolce, materiali vari e container a terra. L'unità è altresì dotata di una importante capacità ospedaliera e sanitaria (Medical Role 2 Basic), che comprende chirurgia d'urgenza, rianimazione, stabilizzazione avanzata, ricovero post operatorio, *damage control surgery*, evacuazione medica, grazie alla presenza di un'area completamente attrezzata con due sale operatorie, una zona degenza che comprende 8 posti di terapia intensiva, nonché altre aree fra cui una per il trattamento di grandi ustionati, per complessivi 17 posti letto, a cui s'aggiungono laboratori di radiologia e analisi. La LSS è inoltre dotata di un doppio scafo, un apparato propulsivo flessibile e a basso impatto ambientale, nonché un ponte di volo poppiero con un singolo spot e un hangar in grado di accogliere fino a due elicotteri «EH-101» o «SH-90» in dotazione alla Marina Militare e officine e altri spazi per il supporto alle altre unità e velivoli.

Queste capacità operative, logistiche e ospedaliere ad ampio spettro e la sua elevata modularità, accompagnate da un elevatissimo livello di innovazione tecnologica, la rendono estremamente flessibile e performante nei diversi scenari operativi, rappresentando una risorsa estremamente pregiata, in chiave duale, anche in attività non esclusivamente militari a supporto della Protezione Civile, per emergenze e calamità naturali. Nave *Vulcano* è inoltre dotata di sistemazioni con ben 235 posti letti destinati sia all'equipaggio di oltre 160 elementi che a tecnici e personale aggiuntivo, nonché di spazi per accogliere anche un comando complesso imbarcato in caso di necessità. La nave è inoltre dotata di un sistema di combattimento dimensionato alle necessità dell'unità con sistemi vari della medesima famiglia fornita da Leonardo anche per le altre unità di

nuova generazione, nonché armamento difensivo con due affusti da 25 mm a controllo remoto.

Varato il terzo Pattugliatore Polivalente d'Altura

Con una cerimonia tenutasi presso lo stabilimento di Riva Trigoso di Fincantieri il 13 marzo, è stato celebrato il varo tecnico del terzo Pattugliatore Polivalente d'Altura (PPA), intitolato al generale, politico e scrittore *Raimondo Montecuccoli*. All'evento, svoltosi in forma ridotta nel rispetto delle misure anti contagio Covid, hanno partecipato, il sottosegretario di Stato alla Difesa, senatore Stefania Pucciarelli, il comandante logistico della Marina Militare, ammiraglio di squadra Eduardo Serra, il vice segretario generale della Difesa, ammiraglio Dario Giacomini, il direttore degli armamenti navali (NAVARM), ammiraglio ispettore capo Massimo Guma, il comandante del Centro allestimento nuove costruzioni navali (MARINALLES), capitano di vascello Gennaro Falcone e i rappresentanti di Fincantieri e Leonardo. La madrina della nave è stata la sig.ra Anna Maria Pugliese, figlia della Medaglia d'Oro al Valor Militare, ammiraglio di squadra Stefano Pugliese che, nel corso della cerimonia, è stata accompa-



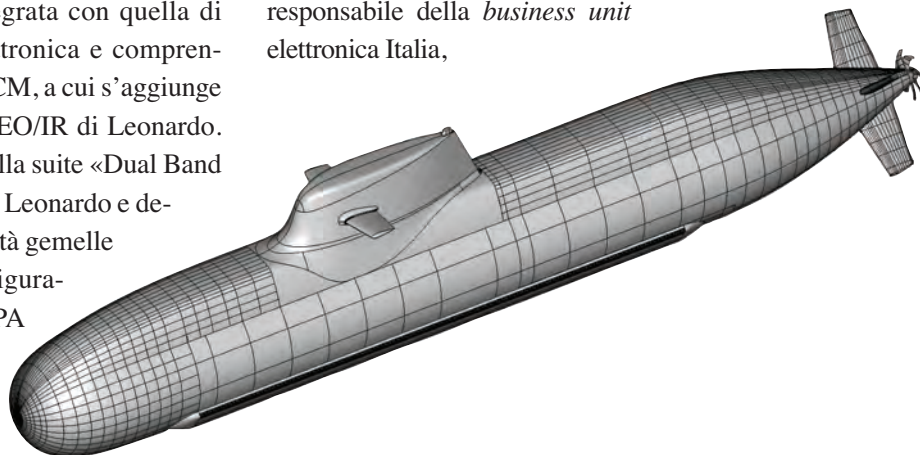
Varo tecnico del terzo Pattugliatore Polivalente d'Altura (PPA), intitolato al generale, politico e scrittore Raimondo Montecuccoli presso il cantiere Fincantieri di Riva Trigoso (Autore).

gnata dal comandante designato della nave, il capitano di fregata Daniele Cantù. Sotto la supervisione sia di NAVARM che della Divisione PPA di OCCAR, che gestisce il programma a nome e per conto del ministero della Difesa italiano, il PPA *Raimondo Montecuccoli* (P 432), terza unità della classe «Thaon di Revel», è previsto che inizi le prove a mare alla fine della prossima estate dopo un'ulteriore periodo d'allestimento e preparazione dell'equipaggio che si completerà nello stabilimento spezzino Fincantieri del Muggiano, sotto la supervisione del Centro allestimento nuove costruzioni navali, in vista della consegna prevista per gennaio 2023. Si tratta della prima unità della classe nella configurazione «PPA Light Plus» che si caratterizza, rispetto ai primi due PPA Light, per un sistema di combattimento più esteso e comprendente una spiccata capacità di difesa aerea. In particolare il PPA *Raimondo Montecuccoli* quale prima unità Light Plus, dispone del sistema missilistico superficie aria MBDA «SAAM ESD PPA» che comprende un complesso di lancio verticale con due sotto-elementi VLS «A50» fornito da Naval Group a otto celle capaci di lanciare l'intera famiglia di missili superficie-aria Aster, accoppiato al nuovo radar a quattro facce fisse (4FF) con antenne a scansione elettronica attiva (AESA, *Active Electronically Scanned Antenna*) in banda C «Kronos Quad» di Leonardo, che sfrutta la tecnologia GaN per i moduli trasmettitori-ricevitori dell'antenna e un sistema schedatore centrale o «*system manager*» che gestisce tutto il sistema radar. Tale suite è integrata con quella di guerra elettronica fornita da Elettronica e comprendente sistemi RESM, CESH e RECM, a cui s'aggiunge il sistema di sorveglianza a 360° EO/IR di Leonardo. Il radar «Kronos Quad» fa parte della suite «Dual Band Radar» (in banda C e X) fornita da Leonardo e destinata a equipaggiare le future unità gemelle della medesima classe nella configurazione più capace e completa «PPA Full» che comprende anche il sistema a quattro facce fisse (4FF) con antenne a scansione elettronica attiva (AESA, *Active Electronically Scanned Antenna*) in banda X e tecnologia GaAs

«Kronos StarSafire» anch'essa sviluppata e prodotta da Leonardo. In comune a tutte le tre configurazioni è il sistema di comando e controllo «SADOC MK4» sviluppato e fornito da Leonardo unitamente agli ulteriori componenti della suite d'armamento comprendente il cannone Leonardo da 127 mm «LightWeight» con capacità d'impiego del munizionamento guidato a lunga gittata «Vulcano» e l'affusto da 76/62 mm nel modello «Sovraponte» con sistema di guida e munizionamento guidato per la difesa contro missili e minacce asimmetriche. A questi s'aggiungono due affusti da 25 mm a controllo remoto e la direzione del tiro «NA-30S Mk2» con sistema radar-EO/IR, il tutto fornito da Leonardo.

Assegnato il contratto per i sottomarini U212 NFS

Il 26 febbraio scorso ha rappresentato una pietra miliare nella storia dello sviluppo della guerra sottomarina e delle capacità costruttive e di equipaggiamento di piattaforme subacquee da parte dell'industria nazionale, quando l'agenzia OCCAR, per conto di NAVARM, ha assegnato al gruppo Fincantieri, quale capocommissa, il contratto per la 1ª Tranche del programma «U212 NFS» (*Near Future Submarine*). La firma del contratto è stata effettuata dal direttore dell'OCCAR, Matteo Bisceglia e dal direttore generale della Divisione navi militari di Fincantieri Giuseppe Giordo, alla presenza dell'ispettore capo di NAVARM, l'ammiraglio Massimo Guma e del vicedirettore generale della Divisione elettronica di Leonardo, nonché responsabile della *business unit* elettronica Italia,



Il 26 febbraio scorso l'agenzia OCCAR, per conto di NAVARM, ha assegnato al gruppo Fincantieri, quale capocommissa, il contratto per 1ª Tranche del programma «U212 NFS» (*Near Future Submarine*) - (Fincantieri).

Marco De Fazio, in rappresentanza del principale subappaltatore e integratore del sistema di combattimento «U212 NFS» presso la nuova sede OCCAR di Roma, che ospiterà la Divisione del Programma «NFS U212», destinata a essere costituita il prossimo 1° aprile. Successivamente, verrà aperto un ufficio satellite alla Spezia. *«Questo accordo, di strategica importanza, doterà la Marina Militare e la sua componente sommergibili di mezzi altamente tecnologici in grado di eccellere nella dimensione subacquea e di svolgere, nell'attuale scenario geopolitico, un ruolo fondamentale per la salvaguardia degli interessi del paese»*, ha affermato l'ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone, Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, aggiungendo che *«i sottomarini sono tra i mezzi più avanzati concepiti e realizzati dal genere umano. Il loro sviluppo è un vero e proprio volano in grado di guidare l'acquisizione e il consolidamento di capacità industriali e tecnologiche, con potenziali grandi ricadute in diversi altri settori e un importante ritorno per il Sistema-Paese»*.

Il programma «U212 NFS» include la progettazione, costruzione, consegna, supporto in servizio e la fornitura di un centro d'addestramento per quattro nuovi sottomarini basati sull'evoluzione del progetto delle piattaforme «U212A» con sistema propulsivo indipendente dall'aria (AIP, *Air Independent Propulsion*). La 1ª Tranche che è stata contrattualizzata comprende i primi due battelli, l'implementazione delle nuove tecnologie nonché il supporto in servizio e il centro d'addestramento. Come anticipato, i nuovi battelli «U212 NFS» rappresentano un'importante evoluzione rispetto alle piattaforme realizzate nell'ambito del programma italo-tedesco «U212A». I nuovi battelli vedranno una robusta iniezione di tecnologie caratterizzate da sistemi e tecniche innovative, grazie a un significativo contributo dell'industria, centri universitari e di ricerca e sviluppo italiani. Ciò include, tra gli altri, il sistema di comando e controllo di nuova generazione fornito da Leonardo, il sistema di accumulo dell'energia per la propulsione e il sistema di combattimento basato sulle batterie agli ioni di litio, nonché un sistema per la guerra elettronica (del gruppo Elettronica), il tutto di sviluppo e produzione nazionale. Questa nuova capacità garantirà alla Difesa un efficace deterrente e sicurezza marittima nel Mediterraneo allar-

gato. Secondo quanto dichiarato il primo battello verrà consegnato a dicembre 2027, seguito dal secondo battello a gennaio 2029.

Accordo quadro tra Marina Militare e Università di Genova

Firmato l'accordo quadro per «il potenziamento dell'attività formativa e di ricerca e trasferimento tecnologico nei settori afferenti all'ambito marino e al suo contorno» tra la Marina Militare e l'Università degli Studi di Genova. Con il rinnovo di tale accordo si rinsalda la collaborazione formativa tra l'Istituto idrografico della Marina e l'Università di Genova, iniziata nel 2003 con il primo master di 2° livello in Geomatica marina, che nelle sette edizioni ha visto una frequentazione di 63 studenti tra militari e civili non solo italiani, e successivamente è continuata con le quattro coorti della Laurea magistrale in «Hydrography and Oceanography», alle quali hanno partecipato oltre 40 frequentatori.

Consegna del grado di Capo di 3ª classe agli allievi marescialli

Un traguardo molto importante nel percorso formativo e in generale nella carriera dei 44 allievi marescialli del 21° corso normale «Thesis» si è svolto a Mariscuola Taranto l'8 febbraio, quando hanno ricevuto il grado di «Capo di 3ª classe». Cerimonia svoltasi a «porte chiuse», senza parenti e amici, nella piazza d'armi dell'Istituto, nella quale il comandante, ammiraglio Enrico Giurelli, ha consegnato i gradi agli allievi della 3ª classe davanti agli sguardi ammirati degli allievi della prima e seconda classe schierati.

Condotta di mezzi navali veloci anche al COMSUBIN

Un ridotto nucleo di cinque sottufficiali appartenenti alla categoria/specialità «nocchieri», in servizio presso il COMSUBIN, ha terminato nella seconda metà di febbraio, la specializzazione nella condotta di mezzi navali veloci (CMNV), in supporto alle operazioni speciali svolte dagli incursori. Le peculiari capacità a cui si ispirano gli incursori del COMSUBIN sono una prerogativa fondamentale anche per specifiche aliquote di personale non brevettato e di supporto all'attività operativa. Tale

abilitazione prevede un intenso corso di formazione, fisico e pratico, di circa 4 mesi, in cui sono stati addestrati all'impiego di armi, alla navigazione tattica, all'uso dei dispositivi di comunicazione, al combattimento terrestre secondo i requisiti previsti dal Gruppo operativo, frequentando anche un corso di «*Combat Medic*» tenuto dal Servizio sanitario di COMSUBIN. Terminata questa prima parte addestrativa, dovranno poi frequentare un percorso integrativo, conseguendo il brevetto da paracadutista militare ed effettuando attività all'interno del reparto per acquisire le procedure tecnico/tattiche degli uomini del GOI.

Accademia navale: addestramento virtuale in modalità a distanza

All'inizio di febbraio, la ditta 5KS di Genova ha completato l'aggiornamento del software della plancia virtuale del Simulatore di Manovra di Plancia (SiMaP) dell'Accademia navale di Livorno. Si tratta di un aggiornamento al pacchetto software del simulatore che consente la gestione di una plancia in modalità da «remoto» anziché in presenza. L'esigenza di avere una plancia virtuale nasce dalla obbligata e proficua esperienza maturata durante il periodo di *lockdown* dello scorso anno accademico, quando i frequentatori dell'Istituto hanno dovuto continuare a seguire le attività formative a distanza. Con la nuova configurazione sarà possibile condurre l'attività addestrativa al simulatore in modalità anche da remoto: i frequentatori, dai propri pc connessi a internet, potranno svolgere le normali esercitazioni, interagendo tra di loro come un vero e proprio *team* di plancia sempre sotto la costante supervisione degli ufficiali istruttori. Questa soluzione permetterà, inoltre, di aumentare il numero massimo di utenti che potranno addestrarsi contemporaneamente.



MALESIA

Consegnata la seconda LMS

Con una cerimonia tenutasi alla presenza del Capo di Stato Maggiore della Marina malese, l'ammiraglio Tan Sri Mohd Reza Mohd Sany, è stata immessa in servizio la seconda unità tipo LMS (*Littoral Mission Ship*). Si tratta dell'unità *Sundang* (112) della classe «Keris», che avrebbe dovuta essere consegnata nel-

l'aprile 2020 ma, causa la pandemia, quest'ultima è stata posticipata.



MALTA

Varato l'«OPV 71»



Varato lo scafo dell'«OPV 71» da 75 metri che diventerà l'ammiraglia del Maritime Squadron delle Forze armate maltesi (Cantieri Navale Vittoria).

Con una cerimonia tenutasi lo scorso 27 febbraio presso il Cantieri Navale Vittoria alla presenza del Comandante in capo della Armed Forces della Repubblica di Malta, brigadiere Jeffrey Curmi, è stato varato lo scafo dell'«OPV 71» da 75 metri che diventerà l'ammiraglia del Maritime Squadron. Destinato a svolgere di operazioni di sorveglianza costiera, pattugliamento prolungato in alto mare e operazioni SAR, l'«OPV P71» è frutto della commessa, dal valore di oltre 48,5 milioni di euro, ottenuta dall'azienda veneta attraverso la partecipazione a una gara pubblica internazionale facente capo al ministero della Difesa dell'isola e co-finanziata (per il 75%) dall'UE nell'ambito dell'Internal Security Fund (ISF) 2014-20. Il fondo istituito dall'Unione per l'attuazione della strategia di sicurezza interna, la cooperazione in materia di applicazione della legge e la gestione delle frontiere esterne dei paesi europei.



SINGAPORE

Pattugliamento con mezzi autonomi

Nel prossimo futuro, la Repubblica di Singapore dispiegherà nuove unità senza equipaggio che si affiancheranno a unità con personale per il pattugliamento e la sicurezza delle acque intorno alla piccola ma influente nazione. Lo ha reso noto il ministro della Difesa

di Singapore, dr. Ng Eng Hen, presentando al parlamento lo scorso primo marzo le aree di sviluppo delle Forze armate nazionali. Attualmente, la Republic Of Singapore Navy (RSN) fa affidamento su una combinazione di sensori a terra e navi in mare per mantenere la sicurezza marittima delle acque territoriali assieme ai partner marittimi nazionali. Nel prossimo futuro, secondo quanto dichiarato, le nuove unità senza equipaggio tipo MARSEC USV (*Maritime Security Unmanned Surface Vessels*) della RSN opereranno a fianco di navi con personale come le LMV (*Littoral Mission Vessel*) della RSN per migliorare la sicurezza delle acque di Singapore. «Le MARSEC USV della RSN completeranno le loro prove in mare entro la fine dell'anno. Dotati di un sistema di rilevamento e prevenzione delle collisioni sviluppato a livello locale, questi USV completamente autonomi s'affiancheranno alle navi con equipaggio per la sicurezza marittima», ha sottolineato il ministro della Difesa. Sviluppato in stretta collaborazione con la DSTA (Defense Science & Technology Agency) e DSO National Laboratories, i nuovi USV sono dotati di sistemi di navigazione autonomi e di un sistema di rilevamento delle collisioni e di prevenzione delle collisioni (CDCA) sviluppato interamente *in loco*, che consente di operare attraverso l'intenso traffico dello Stretto di Singapore e di far fronte ai costanti cambiamenti delle condizioni meteo-marine.



Nel prossimo futuro, la Repubblica di Singapore dispiegherà nuove unità senza equipaggio che si affiancheranno a unità con personale per il pattugliamento e la sicurezza delle acque intorno alla piccola nazione (Ministero della Difesa di Singapore).

Il sistema CDCA, sviluppato da DSTA e DSO, integra i sensori dell'USV e le apparecchiature di rilevamento delle collisioni utilizzate per la navigazione marittima con equipaggio (come carte di navigazione, MAIS - *Maritime Automatic Identification System* e DGPS - *Differential Global Positioning System*) con un algoritmo progettato specificamente per le operazioni dell'RSN nello Stretto di Singapore. Il sistema basato sull'intelligenza artificiale automatizza il processo decisionale per evitare le collisioni garantendo al contempo che gli USV siano in grado di effettuare manovre conformi alla Convenzione sui regolamenti internazionali per la prevenzione delle collisioni in mare. Per progettare questo algoritmo, gli ingegneri di DSTA e DSO hanno raccolto e analizzato il modello di traffico marittimo dello Stretto di Singapore. L'algoritmo è stato testato in simulazioni nei laboratori DSO utilizzando i dati marittimi raccolti. Dopo oltre nove mesi di rigorosi test e convalida di simulazioni prive di collisioni, il sistema CDCA è stato installato a bordo degli USV. Le prove iniziali in mare, per convalidare il sistema, sono state condotte con l'equipaggio di sicurezza a bordo e dopo robusti test, gli USV MARSEC sono ora pronti per prove in mare completamente autonome. Con un dislocamento di 30 t, lunghezza e larghezza di 16,9 e 5,2 m, le nuove unità hanno una velocità massima di oltre 25 n e un'autonomia di oltre 36 ore. L'equipaggiamento di bordo comprende sistemi di navigazione, di segnalazione sonora e visiva, mentre per quanto riguarda l'armamento, quello non letale è incentrato su un cannone acustico (LRAD, *Long Range Acoustic Device*) mentre quello convenzionale comprende un affusto a controllo remoto da 12,7 mm. Le nuove unità possono essere gestite in modo remoto da due operatori, rispetto all'LMV che ne richiede un equipaggio di base di 23. Fornendo una copertura più persistente nello Stretto di Singapore, gli USV consentiranno anche a unità combattenti più grandi come le LMV di essere dispiegate in modo più strategico per altre missioni e a ulteriori distanze da Singapore. Analogamente agli USV contro le mine di cui la RSN è dotata, gli USV MARSEC consentono al personale della medesima Marina di condurre da remoto e in sicurezza missioni potenzialmente pericolose in mare.



STATI UNITI

Assegnati studi per il programma T-ARC(X)



L'US Navy ha assegnato, a tre società, contratti di studio per lo sviluppo e acquisizione di una nuova piattaforma per il rimpiazzo dell'ormai datata nave posacavi *ZEUS* (T-ARC 7) - (Maritime Sealift Command).

L'US Navy ha assegnato a tre società contratti di studio a sostegno del nuovo programma T-ARC (X). Gestito dal Support Ships, Boats, and Craft Program Office (PMS 325) del NAVSEA (Naval Sea Systems Command), tale programma ha lo scopo di sviluppare e acquistare una moderna piattaforma per il rimpiazzo dell'ormai datata nave posacavi *Zeus* (T-ARC 7) entrata in linea nel 1984 e oggi in servizio con l'MSC (Military Sealift Command). Le società BMT Designers & Planners, General Dynamics NASSCO e Philly Shipyard hanno ottenuto contratti dal NAVSEA per pacchetti di studio della durata di 12 mesi, il cui valore singolo non è stato divulgato, ma il totale complessivo, comprese le eventuali opzioni, ammonta a 12,7 milioni di dollari. La missione assegnata alla nuova piattaforma è il trasporto, installazione, recupero e riparazione cavi e apparecchiature sottomarine, con una missione secondaria rappresentata dalla conduzione di attività di sondaggio e sorveglianza nel settore acustico, idrografico e batimetrico. Secondo NAVSEA, la nuova piattaforma T-ARC (X) dovrà essere equipaggiata con moderne attrezzature per la movimentazione dei cavi, inclusi sistemi per il posizionamento dei medesimi e veicoli telecomandati, in aggiunta a una varietà di sistemi sonar montati sullo scafo per supportare entrambe le tipologie di missioni assegnate. La

piattaforma T-ARC (X) incorporerà le necessarie installazioni per il dispiegamento e il recupero di veicoli sottomarini senza equipaggio e un altro «pacchetto» non meglio specificato, entrambi in grado di operare in condizioni fino a mare forza 3. L'US Navy sta attualmente pianificando l'acquisizione di una singola unità (e valutando una seconda), che debba essere classificata secondo le ABS Marine Vessel Rules, da assegnare al Military Sealift Command (MSC). I principali requisiti della piattaforma T-ARC (X) includono una velocità sostenuta di 15 nodi, un'autonomia senza rifornimento pari a 14.500 mn a 15 nodi, operazioni con cavi in tutte le direzioni con condizioni di mare forza 5, posizionamento dinamico tipo DP-2, mantenimento della posizione e la conduzione di altre operazioni fino a mare forza 5. Gli studi assegnati lo scorso 15 gennaio, hanno lo scopo di esplorare le opzioni ed eseguire studi commerciali per massimizzare l'accessibilità e la producibilità, identificare soluzioni che sfruttino i progetti commerciali, l'esperienza e gli standard dei costruttori navali per realizzare una piattaforma ed equipaggiarla per una spesa totale di 340 milioni di dollari, esclusi l'attività d'ingegneria e i costi non ricorrenti, la cui gara dovrebbe essere lanciata nel Fiscal Year 2023 con consegna dopo 48 mesi dall'aggiudicazione del contratto.



Northrop Grumman ha assegnato a Leonardo un contratto per fornire il suo nuovo sistema radio ad alta frequenza (HF) «SRT-400» per i velivoli dell'US Navy da scoperta aerea lontana e comando e controllo «E-2D Advanced Hawkeye» (US Navy).

Il gruppo Leonardo fornisce nuove radio in banda HF

Leonardo si è aggiudicato un contratto da parte di Northrop Grumman per fornire il suo nuovo sistema radio ad alta frequenza (HF) «SRT-400» alla flotta di velivoli da scoperta aerea lontana e comando e controllo «E-2D Advanced Hawkeye» dell'US Navy. Leonardo è impegnato da decenni nello sviluppo e nella produzione di sistemi radio in banda «HF» per applicazioni aerotrasportate. Tale sistema per le comunicazioni a lunga portata rappresenta un elemento essenziale e imprescindibile per assolvere le missioni assegnate ai velivoli «E-2D Advanced Hawkeye», che al livello superiore utilizza quelle satellitari. L'esperienza dell'azienda in questo campo risale agli anni Settanta, con la vendita a clienti di tutto il mondo di migliaia di prodotti della precedente generazione «RT-170» (170W), «RT-270» (200W) e «RT-470» (400W). L'estensiva attività di ricerca e sviluppo nel campo dei dispositivi radio ad alta frequenza per piattaforme aeree ha portato alla progettazione e produzione del «Single Side Band SRT-400», sistema HF allo stato dell'arte, disponibile sia per velivoli ad ala fissa, sia rotante. La tecnologia di Leonardo diminuisce il consumo di energia nella trasmissione del segnale di oltre il 40% rispetto ai design precedenti, riducendo la dissipazione del calore e migliorando notevolmente l'affidabilità. Entrambi i trasmettitori si possono interfacciare con più unità antenna (ATU, *Antenna Tuning Units*) che coprono l'intera gamma esistente. L'«SRT-400» e la sua versione a più bassa potenza, l'«SRT-200», combinano alta flessibilità e semplicità d'impiego in una soluzione con peso e dimensioni ridotti, ottenuta grazie a un design elettrico e meccanico innovativo.

Consegnato il primo veicolo di comando per il programma ACV

Il gruppo BAE Systems ha annunciato di aver consegnato al Corpo dei Marine il primo mezzo della nuova variante comando del veicolo da combattimento anfibia o ACV (*Amphibious Combat Vehicle*) per attività di test e valutazione. Meglio denominata ACV-C (*Amphibious Combat Vehicle-Command*), quest'ultima è stata progettata per fornire i più alti livelli di comuni-

cazione, coordinamento e analisi sul campo di battaglia in supporto alle capacità di comando e controllo. La variante ACV-C imbarca più postazioni di lavoro per il personale e apparati per le comunicazioni al fine di mantenere sotto controllo la situazione tattica nello spazio di manovra. Le postazioni di lavoro accedono a reti indipendenti per comunicazioni digitali avanzate durante gli spostamenti, in supporto alla sincronizzazione immediata delle informazioni. Grazie all'ACV-C il personale del Corpo dei Marine sarà in grado di ricevere e analizzare rapidamente i dati, coordinare le azioni sul campo di battaglia e trasmettere informazioni rapidamente dal mezzo protetto. Sviluppato dal gruppo BAE Systems, quale capocommessa in collaborazione con



Il gruppo BAE Systems ha consegnato al Corpo dei Marine il primo mezzo della nuova variante comando del veicolo da combattimento anfibia o ACV (*Amphibious Combat Vehicle*) per attività di test e valutazione (USMC).

Iveco Defence Vehicles, l'ACV è entrato nella fase di produzione a pieno regime con un contratto aggiudicato a dicembre scorso, raggiungendo al tempo stesso l'importante traguardo della capacità operativa iniziale (IOC). L'ACV è già stato contrattualizzato per la fornitura delle varianti AVC-P per il trasporto della truppa e ACV-C, mentre è stato assegnato un contratto per la progettazione e lo sviluppo della variante armata con cannone da 30 mm. È inoltre prevista una variante mezzo recupero (AVC-R).

Capacità antisom con velivoli senza pilota

Secondo quanto divulgato per la prima volta lo scorso febbraio dalle società Northrop Grumman e



Le società Northrop Grumman e Ultra Electronics hanno dimostrato che, grazie a un'apposita suite, il velivolo senza pilota «MQ-8C Fire Scout» in servizio con l'US Navy può portare a termine missioni ASW in modo completamente automatico (Northrop Grumman).

Ultra Electronics, queste ultime, nell'ottobre 2020, hanno equipaggiato un velivolo ad ala rotante «Bell 407» pilotato da personale civile con un sistema per la lotta antisom comprendente boe acustiche, ricevitore dei segnali delle medesime e sistema di elaborazione dei relativi dati per dimostrare che la versione senza pilota della medesima piattaforma denominata «MQ-8C Fire Scout» e in servizio con l'US Navy può portare a termine attività di ricerca acustica multi-statica su grandi aree, in modo completamente automatico.

Sempre secondo quanto dichiarato dalle due società, conferire all'«MQ-8C» una capacità ASW potrebbe non solo offrire ai comandanti la flessibilità di impiegare sistemi senza pilota nel ruolo ASW, ma anche sfruttare al meglio i benefici offerti dall'utilizzo congiunto di piattaforme pilote e non, in tale contesto. Sempre secondo Northrop Grumman e Ultra Electronics, sebbene l'US Navy non abbia ancora identificato un chiaro requisito per una capacità ASW con l'impiego di velivoli ad ala rotante a decollo e atterraggio verticale, ha mostrato interesse per lo sviluppo e continua a supportarne e monitorarne i progressi. L'«MQ-

8C Fire Scout», che ha raggiunto la capacità operativa iniziale con l'US Navy nel giugno 2019, è un UAS ad ala rotante progettato per assolvere missioni di sorveglianza e ricerca e designazione bersagli sul mare e su terra. La variante «MQ-8C» offre il doppio dell'autonomia e tre volte il carico utile rispetto alla versione «MQ-8B» precedentemente utilizzata e basata su una piattaforma ad ala rotante meno capace.

TURCHIA Primo USV armato

Il cantiere Ares e la società Meteksan Defence hanno annunciato lo scorso 12 febbraio di aver varato il prototipo del veicolo di superficie senza pilota armato «Ulaq» e di aver avviato un'intensa attività di prove in mare inerente sia la piattaforma che i sistemi d'arma imbarcati con tiri reali. Lanciato con studi di concetto e design nel 2018 e successivamente nel 2019, la costruzione del nuovo veicolo è iniziata nel giugno 2020. Nell'attuale configurazione, l'USV ha una lunghezza di 11 metri ed è in grado di accogliere fino a 2.000 kg di carico pagante. In grado di raggiungere una velocità massima di 35 n e un'autonomia di 215 mn, il prototipo è armato con un affusto caratterizzato da lanciatore quadruplo per razzi a guida laser Roketsan «Cirit» e due missili a guida sempre laser «L-UMTAS».

Luca Peruzzi



Il cantiere Ares e la società Meteksan Defence hanno annunciato lo scorso 12 febbraio di aver varato il prototipo del veicolo di superficie senza pilota armato «ULAQ» (Ares).



ISTOP SPAMAT S.R.L.

IMBARCHI SBARCHI TERMINAL OPERATORS PORTUALI

COLLEGARE MARE E TERRA

L'impresa portuale **Istop Spamat**, guidata dal Capitano Vito Leonardo Totorizzo, è specializzata in imbarchi e sbarchi presso i porti di Bari, Molfetta e Barletta, ed è oggi un solido punto di riferimento per l'intera economia regionale. In particolare Spamat si occupa di movimentazione, gestione e stoccaggio delle merci nei porti, grazie a un'ampia dotazione di macchinari idonei al sollevamento di merci e di benne mordenti sino a 42 MC ciascuna, tra cui anche 10 gru semoventi da 20 a 144 tonnellate, 12 carrelli sollevatori di cui 6 reach stackers da 42 tonnellate, 5 pale meccaniche e 8 tramogge mobili. Un'impresa con 40 anni di esperienza che oggi punta tutto sulla logistica, come ci spiega il Capitano Totorizzo.

Capitano, come è cambiata la vostra impresa dalla nascita ad oggi?

"Nata nel 1977 nel porto di Molfetta, l'azienda si è espansa nel tempo assecondando le esigenze di una clientela sempre più diversificata e arrivando a gestire un totale di circa 2,5 milioni di tonnellate annue di merce che spaziano dalle rinfuse di ogni genere ai colli eccezionali (Project Cargo), inclusi i contenitori, e gestendo un terminal utilizzato in via esclusiva dalla MSC SA.

Nel 1994, grazie a uno spiccato spirito imprenditoriale e una clientela fidelizzata, si orienta principalmente verso il porto di Bari, divenendone la prima impresa portuale. La scelta si dimostra vincente, grazie alla capacità di comprendere l'evoluzione del mercato delle rinfuse secche e di conseguenza l'orientamento delle compagnie di navigazione a costruire navi più grandi in grado di

soddisfare le esigenze degli operatori economici del comparto cerealicolo pugliese. Dal 1994 ad oggi, la società ha dato continuità al proprio progetto di crescita concentrando gli investimenti nei macchinari e nelle attrezzature di sbarco, dotandosi di gru mobili portuali (Mhc, Liebherr) di grande portata (sino a 144 tonnellate al gancio), adeguate alle grandi navi. L'impresa ha continuato la sua ricerca di clientela nel settore Project Cargo per rispondere all'esigenza di un mercato in forte crescita e in quello delle merci da containerizzare, sino a vedere premiata la propria perseveranza nel 2011, con l'attività di terminal per la prestigiosa compagnia MSC SA, leader mondiale per capacità di teus/nave".

Che cosa significa oggi per le città del Sud puntare sulla logistica?

"Il Sud conta diversi porti validi ma la mancanza di adeguate strutture ferroviarie poste a breve distanza dalle banchine impediscono una razionale utilizzazione dell'equazione mare-porto-rotaia. Le manovre, in alcuni porti, sono lentissime oppure, poiché la gran parte dei porti è opprressa dall'incombenza fisica delle città, non ha alcun collegamento ferroviario e deve affidarsi al trasporto stradale per raggiungere i binari e, quindi, i treni. La logistica deve coniugare la velocità con l'economicità; di conseguenza, ogni manipolazione costa denaro oltre che perdita di tempo, rendendo inutile anche l'efficienza di un porto. Va ripensato il rapporto mare-terra avvicinando la rotaia ai porti ma questo può essere realizzato solo utilizzando un porto lontano dalla città e vicino alla ferrovia, in modo che i due elementi,

mare e terra, si fondano in un connubio che, ad oggi, si può solo intravedere. Bisogna poi usare la linea ferroviaria adriatica, in quanto quella tirrenica è satura di convogli e non si presta allo scopo. Bisogna inventarsi qualcosa di nuovo per costringere le navi a fermarsi nel Sud Italia evitando di risalire l'Adriatico e portando le merci nel Nord Italia ed Europa via treno. Basti pensare che una nave al meglio percorre in un'ora circa 40 chilometri (20 nodi) mentre un treno, nello stesso tempo, ne percorre 3 o 4 volte il percorso".

Nei porti che gestite avete molti rapporti con le marine, soprattutto quelle straniere...

"Certamente. Le marine straniere stipulano dei contratti, anche solo di 15 o 20 giorni, con le agenzie marittime, come la nostra, per essere assistite quando devono entrare e fermarsi in un porto, se hanno bisogno di provviste o di movimentare merci. Ciò non avviene solo nei porti dove siamo presenti noi come Spamat, ma ad esempio anche a Gaeta, dove ci sono portaerei americane che si fermano spesso. La funzione delle agenzie marittime è proprio quella di risolvere problemi e fornire servizi che la logistica militare non potrebbe risolvere in quanto conosce solo le coordinate del porto in cui si ferma ma non i servizi che lo stesso può rendere".

Qual è il vostro rapporto con la Marina Militare Italiana?

"E' un rapporto di collaborazione occasionale a livello personale mentre, attraverso Federagenti, l'associazione unica degli agenti marittimi, di cui siamo parte e di cui sono consigliere, abbiamo ottimi rapporti con la Marina Militare, come Corpo delle Capitanerie di Porto, anzi, una frequentazione giornaliera negli uffici, e in tutti i porti dove c'è un agente marittimo, in particolare modo a Roma, dove la sede della Federagenti è attigua a quella del Corpo delle Capitanerie di Porto".

Maria Eva Virga



CHE COSA SCRIVONO GLI ALTRI

«L'America nonostante tutto» e «Uno scenario mediterraneo “bizzarro”»

ASPENIA, N.91, DICEMBRE 2020 - AFFARI&FINANZA E IL GIORNALE, 18/1 E 12/2 2021



«Il presidente Biden è in qualche modo diventato subito il “presidente degli europei”, ancora prima che dell’America. — leggiamo nell’editoriale del trimestre in parola a firma di Marta Dassù che, dopo aver fatto il punto sul “difficile interregno” che stanno vivendo gli Stati Uniti dopo

le elezioni più travagliate della loro storia (“Unificare” è stato il concetto trainante del discorso di insediamento di Biden lo scorso 20 gennaio, “perché senza unità non c’è una nazione ma uno stato di caos”), passa alla disamina della proiezione internazionale del paese stesso e dei suoi effetti immediati — *La speranza, da questa parte dell’Atlantico, è di ricostruire rapporti normali dopo quattro anni difficili. È una speranza giustificata ma non priva di qualche illusione* — si sottolinea con un pizzico di pessimismo, in quanto — *tornare semplicemente al passato non sarà possibile*». Al riguardo esistono, infatti, quattro punti da non trascurare. Innanzitutto «l’epoca in cui l’America funzionava da garante del mondo, nel bene e nel male, è comunque finita», visto che non esiste più un consenso interno per un ruolo di tipo «imperiale», con la reticenza domestica molto netta a nuovi impegni o interventi militari. Tanto più che Biden (che già come vice presidente aveva sconsigliato Obama dall’intervenire in Libia nel 2011) durante la campagna elettorale ha espresso forti riserve sulle «guerre senza fine» dell’America. Quindi, secondo quanto prospetta l’analisi di *Aspenia*, la presidenza Biden, nel caso di specie in linea con quelle di Obama e di Trump, chiederà agli europei di assumere maggiori responsabilità di difesa in una sorta di divisione del lavoro, per cui gli Stati Uniti resteranno impegnati nella deterrenza e difesa del vecchio continente (si prevede che Biden darà nuove garanzie sull’articolo 5 della

NATO, relativo alla difesa collettiva), ma lascerà agli europei il compito di gestire le crisi ai confini meridionali dell’UE. In un’ottica in cui — e siamo al terzo punto — lo spostamento verso il Pacifico dell’asse di gravità della politica americana continuerà. Anche Biden, come Trump, vedrà nel confronto con la Cina «la sfida del secolo». Di conseguenza, chiederà agli europei di affrontare la sfida cinese in una logica strategica e non solo commerciale. Infine, «la politica estera di Biden avrà un’impronta valoriale — in parte retorica e in parte sostanziale. I consiglieri di Biden in politica estera confermano che la futura presidenza proporrà un “summit” delle democrazie, che vedrà insieme Stati Uniti, Europa e democrazie “indopacifiche”» (Giappone, Corea del Sud, Australia e forse India).

In uno «schema» — si fa rilevare — su cui i paesi europei potrebbero nutrire forti dubbi nel timore che questo complichino i rapporti commerciali con le grandi economie autoritarie, trascinando l’Europa in una sorta di «Nuova Guerra Fredda». Quello che si pone in risalto nelle conclusioni è che «se l’Europa vorrà salvaguardare il legame con gli Stati Uniti e insieme difendere le proprie priorità, dovrà diventare nei fatti e non solo a parole un attore geopolitico: dovrà darsi una collocazione strategica chiara, evitando pulsioni da terza forza neutrale nel confronto Stati Uniti-Cina. Biden, dopo la prova di forza di Trump, sarà per l’Europa una prova di maturità. E converrà superarla: fra quattro anni le due Americhe si scontreranno di nuovo». E sul fronte mediterraneo qualcosa si sta muovendo in maniera inaspettata e, secondo alcuni commentatori, addirittura «bizzarra», come ci riferisce Andrea Bonanni sulle pagine di *A&F*, nell’articolo *Il lupo Erdogan si traveste d’agnello sull’asse UE-Biden*. La proposta in esame è quella recentemente lanciata dal premier turco Erdogan nel corso di un incontro ufficiale con gli ambasciatori europei. In sintesi, la Turchia potrebbe prendere nell’Unione europea il posto lasciato libero dal Regno Unito dopo la Brexit, confermando all’uopo di voler normalizzare le relazioni sinora assai tese sia con Atene, sia con Parigi! «Con una disinvolta piroetta, tipica di chi non deve rispondere a un’opinione pubblica o a un parlamento democratico (controlla entrambe),

Erdogan — scrive l'Autore — *si è buttato alle spalle i ricatti agli europei sui profughi siriani, la guerra in Siria contro i curdi, l'intervento militare in Libia, le perforazioni petrolifere illegali nelle acque greche e cipriote e, per ultimo, l'appoggio militare dato agli azeri contro gli armeni*. Un altro esempio di quella politica «del bastone e della carota» che il premier turco utilizza per ritagliarsi uno spazio di potenza regionale, di cui ha dato prova sia con Putin, sia con Trump. La brusca impennata moderata a Bruxelles (che da tempo ha congelato i negoziati di adesione della Turchia e varato sanzioni contro alcuni esponenti del suo regime proprio per l'involuzione interna in senso antidemocratico) viene interpretata come il primo tangibile segnale dei cambiamenti sulla scena internazionale che si annunciano con l'avvento di Biden alla Casa Bianca che, contrariamente a Trump, è molto sensibile al rispetto dei principi democratici e dei diritti umani. Una linea in cui Ankara, ripetutamente criticata per le sue violazioni interne e il suo atteggiamento troppo assertivo in sede internazionale, potrebbe trovarsi in serie difficoltà, soprattutto a seguito delle polemiche innescate con Parigi (vedi rubrica di dicembre 2020). In parallelo alle «aperture unilaterali» turche nei confronti dell'Unione europea continua invece la «sfida» di Erdogan con il grande rivale di Abu Dhabi, colpevole agli occhi di Erdogan, insieme agli altri paesi dell'asse sunnita come Arabia Saudita ed Egitto, di appoggiare e finanziare le campagne del generale Haftar in Libia, dove Ankara sostiene invece il governo di Tripoli e le milizie dei Fratelli musulmani, una «sfida» proiettata nientemeno che ... nello spazio!

E non è, infatti, un caso — come fa ben rilevare Gian Micalessin sulle colonne del quotidiano ambrosiano nell'articolo *Erdogan dalla Libia alla Luna* — che l'annuncio del programma spaziale turco di «Corsa alla Luna» — da realizzarsi entro il 2023, in occasione cioè del Centenario della proclamazione della «Repubblica di Turchia» — sia arrivato proprio in diretta televisiva la sera del 10 febbraio (agi.it), mentre le emittenti degli Emirati Arabi Uniti festeggiavano l'entrata in orbita di Marte di una propria sonda spaziale. «Un'esibizione [abilmente orchestrata] preceduta dal-



Il 10 febbraio il premier turco Erdogan ha annunciato in *prime time* televisivo l'ambizioso programma spaziale turco (agi.it).

l'improvvisa comparsa nel sito archeologico di Göbeki Tepe, la Stonehenge della regione della Şanlıurfa, nell'Anatolia sud-orientale, di un monolite su cui una scritta in turco arcaico annunciava [in maniera che si ritiene profetica] “guardate il cielo, vedrete la luna”». A questo punto, conclude il Nostro, resta solo da capire se il «Sultano» — come spesso lo definisce la stampa nazionale e internazionale sul filo dell'ironia — riuscirà a finanziare i propri ambiziosi progetti spaziali così enfaticamente annunciati, atteso lo stato attuale della propria economia con un'inflazione che, alimentata dalle spese per le imprese militari, viaggia da anni su valori del 12%.

«Beijing Fills Middle East Vacuum»

THE WALL STREET JOURNAL, JANUARY 21, 2021

Robert D. Kaplan, il noto analista e saggista geopolitico del *Foreign Policy Research Institute* di Filadelfia, autore di libri di successo internazionale come *The Revenge of Geography* e *Monsoon*, sul prestigioso quotidiano economico statunitense scrive che la politica mediorientale della nuova amministrazione Biden sarà incentrata, come sembra, sul ripristino dell'accordo nucleare con l'Iran e il rilancio dei negoziati israelo-palestinesi, ma trascura la «sfida geopolitica cinese». Pechino, infatti, è il primo partner commerciale di Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti e sta investendo miliardi di dollari in Egitto e in un accordo

strategico con l'Iran, nei porti israeliani di Ashdod e Haifa, in quelli pakistani di Gwadar e Jiwani, nella base militare di Gibuti e ne sta valutando un'altra a Port Sudan sul Mar Rosso. «*Gli strateghi cinesi adottano un approccio organico alla geografia — fa ben rilevare Kaplan — sapendo che in un mondo più piccolo, più interconnesso e confinante, regioni e continenti lavorano insieme e “sfociano” l'uno nell'altro. Sono consapevoli che il sistema stradale, ferroviario e portuale che stanno costruendo in Medio Oriente un giorno garantirà loro una grande influenza in Europa e in Asia orientale, per non parlare dell'Africa orientale — e nel frattempo, quel che è più importante è che — Pechino non si schiera con nessuno: lavora senza problemi, allo stesso tempo, con l'Iran, con Israele e Arabia Saudita. La Cina non promuove nessuna visione. Quel che le importa sono soldi e reti di trasporto: la geografia classica adeguata a un mondo postmoderno*». Secondo Kaplan, quindi, Washington dovrebbe puntare a impedire che emerga una potenza dominante nell'Afroeurasia, il macrocontinente che ai suoi tempi il geografo inglese Halford Mackinder chiamava l'Isola-Mondo. «*Collegando l'Europa con l'Asia orientale attraverso il Medio Oriente, la Cina potrà minacciare il Nordamerica dal punto di vista economico e militare. L'obiettivo della Nuova Via della Seta è questo e Biden deve impedirlo*».

Certo, Kaplan non esita a riconoscere che se gli americani sembrano mostrare poco interesse per le manovre cinesi in Medio Oriente «*è perché la regione è vista come fumo negli occhi a Washington. In vent'anni gli Stati Uniti hanno perso una considerevole quantità di soldi e di vite umane in Iraq e in Afghanistan, con risultati assai scarsi. Queste cosiddette “guerre infinite” ormai da diversi anni si stanno avviando al termine. Biden probabilmente non invertirà questa tendenza. L'unica questione aperta è come completare i ritiri*». Ma, il disinteresse americano per il Medio Oriente finirebbe per indebolire la posizione degli Stati Uniti sia rispetto alla Russia (che

sta potenziando le proprie basi in Siria e realizzando un centro navale logistico in Sudan), sia alla Cina, danneggiando gli stessi interessi americani che da sempre tendono a garantire la sicurezza di Israele, degli altri alleati regionali e i *choke-point* della navigazione internazionale. L'America deve capire che le intenzioni di Pechino nella regione non sono soltanto di carattere economico. L'Amministrazione Biden nei suoi primi passi in politica estera ha fatto intendere che vuole concentrarsi sugli sforzi per contenere la Cina, «*spostando il fulcro della sua azione dal Medio Oriente all'area indopacifica e all'Europa*», il che — ad avviso del Nostro — «*è un errore di geografia strategica. L'area indopacifica include anche le zone costiere del Medio Oriente e per contenere la Cina c'è bisogno di mantenere una presenza precisa nella regione. I presidenti americani, da Roosevelt sino a Bush padre, sono riusciti a mantenere un impegno persistente nel Medio Oriente senza imbarcarsi in guerre infinite — e oggi — l'America può tornare a farlo*».

«Celebrating NATO's 72nd Anniversary: Time for Members to Renew Their Vows»

USNI PROCEEDINGS, January 2021

«*Con la debita premessa che «La NATO non è solo un matrimonio di convenienza, ma rappresenta una relazione duratura di quasi 72 anni che non può essere replicata [...] Negli ultimi anni, tuttavia, ci sono state alcune crepe nel matrimonio che richiedono attenzione da parte dei governi di entrambe le sponde dell'Atlantico [...] La chiave del successo della NATO, come ogni relazione di successo, è che cresce e si adatta alle nuove circostanze. La NATO si è adattata e si è evoluta per contrastare le minacce emergenti di nuovi regimi autoritari e organizzazioni estremiste violente che cercano di destabilizzare società libere e democratiche e terrorizzare le loro popolazioni. Ma nuove minacce si profilano all'orizzonte e, senza un attento esame e un convinto reimpegno, la NATO potrebbe essere imprepa-*





«Gli Stati Uniti dovrebbero mantenere le proprie truppe sia in Europa sia, in collegamento con paesi NATO, in Africa, al fine di sostenere le operazioni di mantenimento della pace e contrastare gli attacchi da parte di organizzazioni estremiste violente» (Fonte immagine: nato.int).

rata ad affrontare le sfide emergenti in settori come il cyber e lo spazio». In questo senso l'ammiraglio statunitense James Foggo III e l'analista Vera Zakem, sulle colonne del mensile dell'Accademia navale di Annapolis, si premurano di offrire alla neo amministrazione Biden alcuni suggerimenti per festeggiare in maniera costruttiva il 72° anniversario dell'Alleanza. Il tutto alla luce del *Rapporto NATO 2030*, varato lo scorso 1° dicembre in occasione della riunione dei ministri degli Esteri dei paesi dell'Alleanza (<http://sicurezzainternazionale.luiss.it>) e della recente dichiarazione dello stesso Biden che: «La NATO è al centro della sicurezza nazionale degli Stati Uniti, ed è il baluardo dell'ideale liberaldemocratico».

Il primo passo del Presidente dovrebbe consistere nel ricordare all'opinione pubblica americana come la NATO sia la loro alleanza più forte e importante, che sarà fianco a fianco con gli Stati Uniti in tempo di bisogno, come hanno mostrato le vicende tragiche dell'11 settembre. Ciò atteso, il Presidente dovrebbe partecipare alla Conferenza sulla sicurezza di Monaco 2021, «abbracciando la NATO in modo pubblico» e rilanciando messaggi simili sia in occasione del Vertice proposto per le democrazie che del prossimo summit della NATO stessa. Quindi, occorre rafforzare la cooperazione tra Stati Uniti e paesi membri della NATO nella lotta contro la pandemia, che rappresenta un problema di sicurezza nazionale su entrambe le

sponde dell'Atlantico. Una cooperazione più incisiva dunque che si richiede pure per contrastare le minacce poste dalla disinformazione, dagli attacchi informatici, dalla concorrenza tecnologica, dall'autoritarismo digitale e dalle interferenze elettorali. Gli Stati Uniti dovrebbero poi mantenere — sempre ad avviso degli Autori — le proprie truppe sia in Europa sia, in collegamento con paesi NATO, in Africa, al fine di sostenere le operazioni di mantenimento della pace e contrastare gli attacchi da parte di organizzazioni estremiste violente. Ciò include il sostegno alla *Nato Strategic Direction South Hub initiative* (meglio conosciuta come «l'Hub meridionale della Nato», <https://southernhub.org>) che può servire in futuro da esempio per analoghe iniziative interregionali. Con sede a Napoli, l'Hub completa, infatti, il cosiddetto «Ponte Transatlantico», costruendo nuovi collegamenti tra Europa, Africa e Medio Oriente attraverso il coordinamento, la comunicazione e la collaborazione intesa ad affrontare le minacce emergenti alla sicurezza, nell'assunto che la stabilità delle regioni limitrofe porti a una maggiore stabilità dell'Alleanza stessa. In definitiva, gli Autori ci offrono dunque una panoplia di spunti, temi e prospettive che mostrano, dopo gli screzi dell'era Trump, il rinnovato spirito di cooperazione tra Stati Uniti e paesi membri della NATO: un modo ideale per celebrare i primi 72 anni dell'Alleanza!

Ezio Ferrante

RECENSIONI E SEGNALAZIONI



L. Benedetti, B.M. Cecchini, M. Gemignani, T.M. Rossi (a cura di)

«Tuitio fidei et Obsequium pauperum»
Studi in onore di
Fra' Giovanni Scarabelli
per i cinquant'anni
di sacerdozio

Edizioni La Villa
Viareggio 2019
pp. 414
Euro 50,00

Il volume qui presentato è edito da Edizioni La Villa, piccola casa editrice collegata all'Accademia «Maria Luisa di Borbone» di Viareggio. Primaria finalità dell'Accademia è lo studio delle memorie storiche del Ducato di Lucca (1815-47), del quale faceva parte anche la città di Viareggio. L'Accademia è stata fondata nel 2010 da Giovanni Scarabelli, ora decano dell'Accademia. Proprio per omaggiare il fondatore, sono stati raccolti venti saggi inediti attinenti alle materie oggetto di studio di Scarabelli: la storia degli Ordini monastico-militari, la storia religiosa dell'Oriente cristiano, le scienze storico-documentarie e le vicende della dinastia Borbone-Parma. Una breve biografia di Scarabelli e la sua produzione scientifica (15 fitte pagine di titoli) apre il volume.

Per i lettori della *Rivista Marittima* probabilmente il saggio di maggior interesse è quello di Marco Gemignani (docente di Storia navale in Accademia navale) che si sofferma su «Le Marine degli Ordini di San Giovanni e di Santo Stefano e la loro prima Convenzione per operare congiuntamente» (pp. 177-204). L'Autore riesce in poche pagine a riassumere le vicende fondamentali delle due Marine prima di presentare la Convenzione del 1584 stabilita per regolarne la collaborazione. D'interesse è la fonte, ovvero il testo della Convenzione che prevede «non si intenda esser fatta né a danni de venetiani né d'altri cristiani».

Sempre in ambito «marittimo» è lo studio di Paolo Tomei, «I medicinali a bordo dei vascelli dell'Ordine di Malta agli inizi del Settecento: la nave San Giovanni» (pp. 127-137), in cui vengono elencati i 168 far-

maci presenti a bordo di una nave della Marina melitense. Interamente dedicato all'Ordine di Santo Stefano è il contributo di Filippo Ruschi su «L'ideale di crociata nella formazione dello stato moderno: il caso della Toscana medicea» (pp. 151-175). Qui l'autore ripercorre le vicende non solo navali ma anche giuridiche, sociali e istituzionali dell'Ordine stefaniano e sottolinea il successo della strategia medicea nell'aver saputo coniugare l'ideale di crociata con la formazione di un moderno ceto dirigente, riuscendo ad aprire la strada anche a *homines novi*.

Oltre ai tre saggi citati, altri otto studi compongono la prima parte dell'opera, la più ampia, dedicata alla storia degli Ordini monastico-militari. Il tema delicato della crisi «religiosa» dell'Ordine di San Giovanni e, conseguentemente della perdita dell'isola di Malta, è affrontato da Bruno Martin in «“Conformément à notre Institut”. Vie religieuse et activité hospitalière dans l'Ordre de Malte à la fin du XVIII siècle» (pp. 139-150). Qui, Martin, sembra aderire alla tesi, sostenuta da Scarabelli (si veda in particolare *Culto e devozione dei cavalieri a Malta*, University Press of Malta, 2004) della conservazione di forti valori morali da parte dei Cavalieri per tutto il Settecento, opponendosi alle note critiche sullo spirito religioso dell'Ordine alla fine dell'Antico Regime (A. Blondy, *L'Ordre de Malte au XVIII siècle, des dernières splendeurs à la ruine*, Paris, Bouchene, 2002).

Giuseppe Perta in «Le fonti dei *Miracula* giovaniti attraverso un inedito della Corsiniana» (pp. 37-50) riporta un racconto leggendario sull'origine dell'Ordine di Malta. Gino e Antonio Fornaciari si soffermano sulla cura della lebbra da parte dell'Ordine di Malta nel Medioevo (pp. 51-64).

Infine, diversi profili di figure rilevanti per l'Ordine di San Giovanni sono presentati: Roselina de Ville-neuve, una santa certosina protettrice degli Ospitalieri (A. Terzo, pp. 65-81), Giacomo Masò, gesuita insegnante di matematica ai cavalieri di Malta (L. Ingaliso, pp. 83-93), Jean-Baptiste Le Marinier, maestro di spiritualità giovanita (L.M. de Palma, pp. 95-118), e Stefano Assereto, cavaliere di Malta ritratto da Giovanni Boldini (il quadro è noto come «ritratto di generale spa-

gnolo») (G. Quadri di Cardano, pp. 205-235). Marco Lenci tratta invece di tre cavalieri di Malta toscani che, dopo una dura prigionia in terra islamica, riuscirono a essere riscattati (pp. 119-126).

La seconda parte del volume è dedicata alla «Storia religiosa dell'Oriente cristiano».

Guido Agosti fornisce delle «Brevi note sulla figura ed il ruolo dell'archimandrita» (pp. 239-250), chiaro omaggio a Scarabelli che può fregiarsi di questo titolo. Tommaso Maria Rossi presenta «“Lo «spinosissimo affare del Collegio Pontificio di Leopoli”. Nuove indagini nell'Archivio della Congregazione di Propaganda Fide» (251-275). Iwan Dacko riflette sul «Primato e sinodalità della Chiesa di Kyiv nel secondo millennio e oggi» (pp. 333-353).

Di particolare interesse è il saggio di Clemente Riva di Sanseverino su «I profughi del genocidio armeno e il soccorso dell'Ordine di Malta» (pp. 295-331). Se il genocidio armeno continua a essere un evento poco conosciuto, l'aiuto prestato dall'Ordine di Malta ai profughi è veramente noto a pochissimi.

Federico Marti (non è chiaro perché in inglese) introduce un altro argomento intrigante «The Ruthenians in America: genesis of the most important case of Oriental Catholic Diaspora in the West» (pp. 277-294). I Ruteni (Slavi abitanti tra Ucraina, Ungheria, Slovacchia e Polonia) immigrarono in massa, alla fine del XIX secolo, negli Stati Uniti. In questo paese, i riti cattolici orientali, inclusa la possibilità per il clero di sposarsi, non furono tollerati dai vescovi americani e ciò comportò l'abbandono della fede cattolica a favore di quella ortodossa.

La terza e ultima parte dell'opera raccoglie alcuni scritti sulle scienze storiche e sui Borboni di Parma.

Lorenzo Benedetti si sofferma su «L'archeologia come scienza ausiliaria della Storia. Verso l'elaborazione di un nuovo canone» (pp. 357-370).

Due studi focalizzano l'attenzione sui Borbone di Parma: «Figli di un dio minore. La dinastia dei Borbone Parma tra Risorgimento e revisionismo» (pp. 371-387) di Bianca Maria Cecchini e «Un fregio lucchese con monogramma e corona» (pp. 389-396) di Amedeo Angeli.

Chiude il volume una gustosa lettera del 1863 dell'Episcopato toscano a Vittorio Emanuele II. Il documento, brevemente introdotto da Otello Lenzi (pp. 397-410), analizza e critica, con lodi e minacce, i provvedimenti adottati dal governo italiano fortemente lesivi degli interessi del clero italiano.

In chiusura, un solo piccolo appunto, l'indice dei nomi avrebbe certamente aiutato la consultazione del volume da parte degli studiosi.

Alessandra Mita Ferraro



Lorenzo Avola

Master's English
Terminology, Rules and
Procedures for Use
in the Merchant Navy
and the Blue Economy

Erga Edizioni
Genova 2020
pp. 242
Euro 16,00

Non esito a definire questo libro, per tutti quelli che vanno per mare o aspirano a farlo: pre-zio-so! Specialmente per gli ufficiali e il personale di coperta, ma non solo: anche quelli di macchina, i commissari, il personale sanitario e di camera possono trarne grande giovamento. E del pari molto utile anche per gli ufficiali di tutti i Corpi della Marina Militare, ma direi soprattutto per quelli delle Capitanerie di porto, che costituiscono il *trait d'union* tra la Militare e la Mercantile. Tanto che suggerirei fosse adottato anche dai frequentatori dell'Accademia di Livorno.

Del resto, già la storia personale dell'Autore è una garanzia. Avendo già al suo attivo imbarchi come ufficiale di coperta su navi da carico, attualmente imbarca come primo ufficiale su navi da crociera della flotta Costa e, quando a terra, insegna presso l'Accademia della Marina Mercantile di Genova, anche imbarcando sulle navi scuola destinate alla formazione degli allievi di detta Accademia.

Si sa, oggi più che mai la lingua inglese è usata da

tutte le Marine del mondo, anche se talvolta in maniera un po' approssimativa essendo difficile averne la piena padronanza. Ma, questo libro ne insegna tutte le tecnicità. Basterebbe scorrerne l'appendice costituita dal *Glossary (Eng-Ita)*; e devo dire che anch'io, che mi illudevo di avere una buona padronanza dell'inglese «marinaro», ho imparato molto. E anche se ormai, per la mia età avanzata, non vado più per mare, me ne sento arricchito.

Il libro si apre con un capitolo dedicato ai tipi di nave, da quelle da carico, alle passeggeri, a quelle da pesca, e — da sottolineare! — a quelle militari; poi alle specializzate (rompighiaccio, cisterne) e infine navi e barche a vela e da diporto (naturalmente fa bella mostra di sé il nostro *Vespucci*).

Un capitolo che mi è parso particolarmente intrigante è il secondo: *Crew*. L'equipaggio è opportunamente suddiviso in coperta (*Deck*), macchina (*Engine*) e servizi alberghieri (*Hotel department*). Di tutti i reparti vengono indicati i rispettivi gradi e qualifiche, con le corrispondenti mansioni e responsabilità. Segue, nel capitolo successivo, una rassegna delle principali convenzioni internazionali vigenti per il mare: SOLAS, MARPOL, STCW, MLC.

Un capitolo particolarmente importante è quello sui mezzi di salvataggio: ne raccomanderei la lettura (e lo studio) particolarmente ai colleghi della Guardia costiera, sui quali incombe il compito dei controlli di sicurezza sulle navi mercantili, come fra l'altro sottolineato in uno specifico paragrafo del capitolo su porti e cantieri.

Un altro capitolo che mi sembra essere anch'esso di grande rilevanza è quello dedicato all'organizzazione sanitaria di bordo. ... E potrei ancora andare avanti per molto, riferendo di ciascun capitolo: ma credo che già da quelli prima ricordati il lettore possa avere la piena consapevolezza dell'importanza di quest'opera; la quale — va anche sottolineato — è arricchita e impreziosita da altrettanto corredo iconografico.

Buona lettura, dunque, e ... buon apprendimento di questa lingua della quale non si può davvero farne a meno.

Renato Ferraro



Beatrice Benocci

La Germania necessaria

L'emergere di una nuova Leading Power tra potenza economica e modello culturale

Franco Angeli edizioni
Milano 2017
pp. 196
Euro 27,00

Con piacere mi accingo a recensire il volume della studiosa Beatrice Benocci perché di «Germania» si parla molto e spesso a sproposito; tale libro (lo dico subito) si colloca come una monografia di rilievo su tale tema, un tema che — come ben noto — divide non solo l'opinione pubblica e quella politica ma anche il *cætus* degli intellettuali e in particolare gli studiosi di geopolitica contemporanea. Al fine di dare contezza al lettore riguardo l'opera dell'Autrice, riporto qui di seguito la struttura di tale volume (che si indica qui con numeri romani, ma che nel testo non è numerata). L'opera principia con una autorevolissima *Prefazione* del professor Antonio Donno, insigne studioso di relazioni internazionali (pp.7-9); quindi seguono una *Introduzione* dell'Autrice (pp.13-20) e cinque capitoli, circa i quali mi permetto di offrire una velocissima sintesi come segue.

(i) «*L'Europa Necessaria*» (pp.21-42); in esso l'A. offre una disamina dell'appartenenza tedesca all'Unione europea. Come sottolinea l'A., l'Europa — nata per contenere il temuto riarmo tedesco — scopre oggi di aver bisogno della Germania per poter proseguire nel suo percorso costitutivo e nel suo ruolo di attore globale; pertanto, il tema del rapporto tra Unione europea e Germania (nato come controllato/controllore) percorre tutto il volume sino alle conclusioni.

(ii) «*L'illusione dell'anno zero e la formula di Brandt*» (pp.43-78); questo capitolo è incentrato sulla figura di Willy Brandt, il quale, — dopo Konrad Adenauer, che ha unito il destino tedesco a quello europeo occidentale — ha posto le basi per una nuova Germania (allora Repubblica Federale Tedesca), liberandola con la sua azione politica dai vincoli in cui era stata costretta dalle conseguenze della Seconda guerra mon-

diale. La visione che Brandt aveva della Germania era tesa al dialogo internazionale, europeista, financo ambientalista, senza rinunciare al sogno, poi realizzato, della riunificazione in una grande Europa.

(iii) «*Un'economia potente, sociale e necessaria*» (pp.79-112); qui è tratteggiato il modello economico tedesco, fondato sull'economia sociale di mercato. L'A. ripercorre l'origine del sistema economico tedesco, le modalità con cui questo è stato applicato e perseguito, i correttivi che sono stati di volta in volta adottati per contrastare e superare le diverse crisi economico-finanziarie del Novecento, le lusinghe del neoliberismo, la stessa riunificazione tedesca e la più recente grande crisi finanziaria.

(iv) «*Tedeschi: europeisti, pacifisti, ambientalisti e cosmopoliti*» (pp.113-142); questo quarto capitolo si apre con un'analisi del percorso compiuto dai tedeschi volto ad accettare la responsabilità e le conseguenze della guerra, per poi allargarsi agli elementi fondanti l'attuale modello culturale tedesco. Europeismo, pacifismo, ambientalismo e cosmopolitismo ne sono gli elementi principali.

(v) «*La Germania necessaria*» (pp.143-176); Questo ultimo capitolo è dedicato interamente al percorso recentemente compiuto dalla Germania. Particolare attenzione viene data dall'A. al rapporto intercorso sin dalla riunificazione tedesca con l'Europa comunitaria, al ribaltamento di ruoli e compiti che avviene a partire dalla fine degli anni Novanta e si intensifica con l'avvio del cancellierato di Angela Merkel. Quindi viene sottolineato, con una serie di esempi, il passaggio compiuto dalla Germania, da potenza europea a potenza globale non tralasciando la questione ancora irrisolta (e spinosa per i cittadini tedeschi) dell'uso della forza.

Conclude il volume una sorta di conclusione (*Germania potenza globale necessaria e ancora riluttante*, pp.177-180) cui seguono una ricca bibliografia (pp.181-192) e un consueto indice dei nomi.

Come il lettore potrà facilmente intuire, la presente monografia rappresenta un quadro nitido e scientificamente impeccabile circa l'evoluzione che la Germania ha compiuto dalla fine dell'ultimo conflitto mondiale fino ai giorni nostri, tratteggiandone non solo la dimensione geopolitica ma anche quella geoculturale («il mo-

dello tedesco»). L'A. affronta dunque, in modo metodologicamente impeccabile, il percorso che tale importante Stato europeo ha compiuto fino a giungere al «successo», divenendo così un *pivot* della geopolitica europea e mondiale. In sostanza, questo libro sembra rispondere all'annosa domanda: come ha fatto un paese che ha scatenato una guerra mondiale e che l'ha persa a diventare nuovamente leader in Europa? Pur non mancando studi sulla Germania, il libro dell'Autrice è capace di compiere una sintesi di rilievo e parimenti proporre al lettore riflessioni sulla questione. Tra le righe si ha modo di comprendere un dato — che ritengo fondamentale — ossia il ruolo delle élite. Piaccia o no, la Germania è stata capace di ricreare dalle macerie belliche un élite che poi ha saputo mantenere e alimentare; un élite competente, preparata, lungimirante e concentrata sul *bonum commune* nazionale. Questo ha portato, insieme ad altri fattori, ben descritti dall'A., a una «Germania necessaria». In conclusione a queste poche righe, si saluta con piacere il lavoro di Beatrice Benocci che, appare, muove proprio in questa direzione, esprimendo all'Autrice il più vivo compiacimento.

Daniilo Ceccarelli Morolli



Andrea Cotticelli

Le chiavi del Mediterraneo
Gli esordi del Colonialismo Italiano

Palombi editore
Milano 2017
pp. 196
Euro 27,00

Nella seconda metà dell'Ottocento l'Italia fu l'ultima delle potenze europee a inserirsi nella contesa coloniale. Esploratori, missionari e commercianti italiani si avventuravano in territori sconosciuti dell'Africa per aprire la via a possibili stabilimenti commerciali, protettorati e colonie. I governi italiani, superati i molteplici problemi dovuti alla recente unificazione del paese e stabilizzata la posizione dell'Italia nel concerto europeo, cominciarono a indirizzare il loro sguardo verso l'oltremare.

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868



MARINA
MILITARE

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 DUPLICI 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

WWW.MARINA.DIFESA.IT/MEDIA-CULTURA/EDITORIA/MARIVISTA/PAGINE/NORME PER LA COLLABORAZIONE.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 = BPIITRXXX

- **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 - Fax 06/36807249

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



MARINA MILITARE





IL PRIMO PLAYER PRIVATO DELLA CANTIERISTICA NAVALE IN ITALIA



T. MARIOTTI



SAN GIORGIO
DEL PORTO



CHANTIER NAVAL
DE MARSEILLE



PIOMBINO INDUSTRIE
MARITTIME



GEROLAMO
SCORZA



TECNAVI



ORTEC
SANTAMARIA



FLORIDA MARINE
INDUSTRIES INC.

ginholding.com