



NOVEMBRE 2021

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

 100
CENTENARIO DEL
MILITE IGNOTO
1921-2021

SPED. IN ABB. POSTALE - D.L. 353/2003 (CONV. L. 46/2004 ART. 1 COMMA 1) - PERIODICO MENSILE € 6,00



**Cerimonia del passaggio di consegne
del Capo di Stato Maggiore della Marina Militare**

Gli occhi del mondo sull'Indo-Pacifico

Emanuele Rossi



MARINA MILITARE



LA MARINA SBARCA SU AMAZON

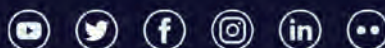
visita il nuovo store MM, troverai nuovi prodotti editoriali,
libri di attualità, storia navale e cultura marittima

Acquista su **amazon.it/marinamilitare**



Usa il QR CODE
per visitare
lo store MM

www.marina.difesa.it



Sommario



IL SUPPLEMENTO PER GLI ABBONATI



**Il Potere Marittimo
della Repubblica
Popolare Cinese
nell'era della
globalizzazione**
di Michele Cosentino

QUESTO MESE
CON LA RIVISTA MARITTIMA

PRIMO PIANO

6 Cerimonia del passaggio di consegne del Capo di Stato Maggiore della Marina Militare



18 Gli occhi del mondo sull'Indo-Pacifico

Emanuele Rossi



26 Aukus, dall'Indo-Pacifico una reazione a catena?

Lorenzo Vita

38 La strategia marittima della Cina

Giuseppe Lertora

48 Lo status internazionale di Taiwan

Rodolfo Bastianelli



54 La corsa agli armamenti in Asia orientale

Marco Giulio Barone

STORIA E CULTURA MILITARE

62 Norme anti-pirateria nell'Impero Romano d'Oriente?

Danilo Ceccarelli Morolli

72 Lo scacchiere talassocratico indo-cinese

Alessandro Mazzetti

RUBRICHE

82 Focus diplomatico

86 Osservatorio internazionale

94 Marine militari

115 Scienza e Tecnica

121 Che cosa scrivono gli altri

125 Recensioni e segnalazioni

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

PROPRIETARIO



MINISTERO
DELLA DIFESA

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 Gino Lanzara

REDAZIONE

Capitano di corvetta Danilo Ceccarelli Morolli

Sottotenente di vascello Margherita D'Ambrosio

Guardiamarina Giorgio Carosella

Secondo capo scelto QS Gianlorenzo Pesola

Sottocapo di prima classe scelto Luigi Di Russo

Tel. + 39 06 36807254

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Primo luogotenente Riccardo Gonizzi

Addetto amministrativo Gaetano Lanzo

UFFICIO ABBONAMENTI E SERVIZIO CLIENTI

Primo luogotenente Carmelo Sciortino

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

COMITATO SCIENTIFICO DELLA RIVISTA MARITTIMA

Prof. Antonello **BIAGINI**

Ambasciatore Paolo **CASARDI**

Prof. Danilo **CECCARELLI MOROLLI**

Prof. Piero **CIMBOLLI SPAGNESI**

Prof. Massimo **DE LEONARDIS**

Prof. Mariano **GABRIELE**

Prof. Marco **GEMIGNANI**

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

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



IN COPERTINA: Il momento del saluto al passaggio della Bandiera di guerra della Marina Militare e delle Forze navali.

NOVEMBRE 2021 - anno CLIV

HANNO COLLABORATO:

Dottor Emanuele Rossi

Dottor Lorenzo Vita

Ammiraglio di squadra (ris) Giuseppe Lertora

Dottor Rodolfo Bastianelli

Dottor Marco Giulio Barone

Capitano di corvetta Danilo Ceccarelli Morolli

Professor Alessandro Mazzetti

Ambasciatore Elio Menzione,

Circolo di Studi Diplomatici

Dottor Enrico Magnani

Contrammiraglio (ris) Michele Cosentino

Ammiraglio ispettore (aus) Claudio Boccalatte

Contrammiraglio (ris) Ezio Ferrante

Dottor Cristina Semeraro

Editoriale

Parlare degli oceani Indiano e Pacifico significa parlare della maggiore area marittima del pianeta. Del resto non avrebbe senso sottovalutare la lontananza geografica di quell'area, in quanto il sistema delle comunicazioni globali è un tutt'uno. Parimenti, tutto ciò che riguarda il traffico mercantile e militare implica, nel contrastato e tutt'altro che pacifico mondo odierno, una questione di sicurezza che soltanto le Marine possono assicurare. Per quanto riguarda la Marina Militare, come ha sottolineato il ministro della Difesa (1), è nel Mediterraneo allargato che «dobbiamo giocare il nostro ruolo per contribuire alla sicurezza della regione e continuare a tutelare i nostri interessi e la nostra sovranità. Un obiettivo che perseguiamo e continueremo a perseguire attraverso il nostro contributo qualificato alla NATO e all'Unione europea con la condotta di missioni nazionali e valorizzando la robusta rete di relazioni che abbiamo sviluppato con tutti i paesi della regione».

Ritornando all'Indo-Pacifico, espressione geopolitica di conio anglosassone, ricordando il mondo antico, un autore anonimo del I secolo d.C. compose il *Periplo del Mare Eritreo* (*Periplus Maris Erythraei*) che descriveva le rotte di navigazione sul Mar Rosso e in parte nell'Oceano Indiano e nel Golfo Persico mentre, sempre nello stesso periodo, Plinio ci attesta «contatti» tra l'Impero Romano e l'isola di Ceylon. Per la cronaca, l'Impero Romano — dall'età augustea al regno di Diocleziano (285 d.C.) — poteva contare su una superficie di ben 5 milioni di mq², ma l'interesse verso le rotte «indiane» e poi «cinesi» si sviluppò particolarmente in età bizantina. È ben nota, infatti, l'attività di «intelligence» tesa a trafugare i banchi da seta dal Celeste Impero a Costantinopoli in età giustiniana; evento che contribuì alla fortuna commerciale dell'Impero Bizantino. Diversi secoli più tardi, non possiamo non menzionare che Cristoforo Colombo non partì per scoprire l'America ma per arrivare più rapidamente alle «Indie». Tutto ciò per dire che l'area degli oceani Indiano e Pacifico non solo è sempre esistita, ma è sempre stata percorsa, con profitto, dagli uomini, al fine di realizzare precisi interessi economici, commerciali e, inevitabilmente, strategici. Oggi l'Italia, al centro del Mediterraneo allargato, si trova esattamente al centro di un medioceano (2), compreso tra lo scacchiere oceanico atlantico e lo scacchiere oceanico indo-pacifico. Aggiungiamo che non esistono chiavi universali in economia, ma quello che non cambia mai è la necessità di tutelare e preservare sul mare le rotte percorribili da tutti contro



SEGUE A PAGINA 4

le sempre possibili offese poste dagli uomini o dalla natura. Attualmente, con la dicitura «Indo-Pacifico», intendiamo un significato non solo geografico ma evidentemente politico, anzi geopolitico e geostrategico. Infatti, a seconda dell'attore, l'Indo-Pacifico sarà considerato nei suoi «confini» in modo diverso. Così, se per Washington quest'area comprende le Hawaii, invece per Pechino giunge fino all'Africa e al Mediterraneo allargato, soprattutto da quando la «Nuova Via della Seta» è stata auspicata, progettata e posta in essere (anche se ancora non completata). Pertanto è proprio la «Nuova Via della Seta» di Pechino che nella sua componente marittima sviluppa il concetto, de facto, di Indo-Pacifico; nell'ambito della visione cinese i «confini» degli spazi marittimi (si pensi per esempio che dal 2016 a Gibuti opera una base navale cinese) vengono quindi decisamente ampliati rispetto al passato. Il fatto che sussistano differenti visioni geopolitiche e geostrategiche fa sì che a queste si aggancino, inevitabilmente, quelle dei vari paesi che, nel gioco della geometria degli equilibri, si avvicinano per interesse nazionale. Proprio per questo non possiamo dimenticare l'altro gigante, e cioè l'India. Un attore navale di primaria importanza e in costante crescita. Questi equilibri globali hanno a loro volta comportato, sin dagli anni Novanta del secolo scorso, una sempre maggiore collaborazione navale tra l'India e gli Stati Uniti, nell'ambito di un panorama d'integrazione degli sforzi e delle economie di Singapore, Thailandia e Indonesia. Tutto ciò, senza trascurare le vecchie potenze ex coloniali, prima tra tutte la Francia, con l'isola di Réunion, mentre al Regno Unito spetta il ruolo di punto di riferimento tra l'Indian Navy e l'Australian Navy, salvo tornare, nel corso di questi ultimi mesi, in quelle stesse acque con un vivace «mostrar bandiera» affidato al meglio del meglio della Royal Navy: la portaerei Queen Elizabeth e i nuovissimi, e appena certificati, velivoli imbarcati F-35. Sicuramente oggi, lasciando almeno per un momento il preteso, inevitabile e «scientifico» scontro tra la Cina e l'India o tra Pechino e Washington, destano sicuramente preoccupazione i voli di aerei da guerra della Repubblica Popolare su Taiwan e, soprattutto, la ben più discreta, ed efficace, presenza dei mezzi subacquei cinesi nelle acque vietnamite e di Singapore. Così, la Rivista Marittima intende proporre all'attenzione dei suoi lettori queste e altre questioni, senza offrire facili (e inesistenti) soluzioni, ma una diagnosi il più possibile spassionata, fredda e completa dello scacchiere Indo-Pacifico.

Queste righe introduttive si chiudono ricordando che il 4 novembre 2021, nel piazzale interno di Palazzo Marina, sede dal 1928 dello Stato Maggiore della nostra Forza armata, ha avuto luogo la cerimonia di avvicendamento tra l'ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone e l'ammiraglio di squadra Enrico Credendino, quale nuovo capo di Stato Maggiore. Come da secolare tradizione si è trattato di una cerimonia di carattere sobrio, essenziale (parola che è sinonimo, diciamo pure, di stile) e solenne che è culminata, ancora una volta e come lo sarà anche nel futuro, nel riconoscimento, davanti alla Bandiera della Marina Militare e delle Forze navali, del nuovo capo di Stato Maggiore. Alla presenza del ministro della Difesa, On. Lorenzo Guerini, del capo di Stato Maggiore della Difesa, generale Enzo Vecciarelli e delle autorità militari e civili, quest'atto, semplice e fondamentale, ha rammentato quelle che sono le principali responsabilità, prima ancora degli onori, di chi è chiamato al timone della Marina. Dunque buon vento e mari del mondo favorevoli al nuovo capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Enrico Credendino, mentre la Rivista Marittima ripete in questa sede il commiato dell'ammiraglio Cavo Dragone: «Questa è la Marina che da domani ti appartiene, ammiraglio Credendino. Io, per tutto questo, vi ringrazio, vi ringrazio dal profondo dell'animo e dello spirito. Però sapete, non vado via e vi tengo d'occhio! Viva la Marina, viva l'Italia, viva le Forze Armate!».

NOTE

(1) Discorso di saluto del ministro della Difesa, On. Lorenzo Guerini, in occasione della cerimonia di passaggio di consegne del Capo di Stato Maggiore della Marina, 4 novembre 2021.

(2) L'Italia e il mare. LIMES (Rivista italiana di geopolitica), 10/2020.

DANIELE SAPIENZA

Direttore della Rivista Marittima



L'intervento dell'ammiraglio di squadra Giuseppe CAVO DRAGONE

Saluto con profondo rispetto la Bandiera di guerra della Marina Militare e delle Forze navali, un caro ricordo ai nostri caduti in servizio e non e alle loro famiglie. Un altrettanto caro ricordo ai miei compagni di corso del Corso «Invicti» che sono partiti troppo presto sul Monte Serra insieme all'equipaggio del Vega 10. Signor Ministro della Difesa, Signori Sottosegretari alla Difesa, signori Presidenti della Commissione difesa del Senato, della Camera dei Deputati, illustri rappresentanti del Parlamento, del Governo, grazie per essere qui con noi oggi. Capi di Stato Maggiore dell'Esercito, dell'Aeronautica, Comandante Generale dell'Arma dei Carabinieri, Segretario Generale della Difesa, Comandante Generale della Guardia di Finanza, Ordinario militare, illustri ospiti, autorità civili, religiose e militari, rappresentanti delle istituzioni della regione, della provincia e del comune, grazie per la vostra amicizia, per la vostra vicinanza. Un saluto caro e affettuoso ai Capi di Stato Maggiore emeriti, presenti oggi qua con noi, un grazie alla Lega Navale, all'Istituto Andrea Doria, all'Associazione nazionale Marinai d'Italia. Un saluto caro a tutti i presenti, personale civile e militare della Marina che oggi festeggiano con noi il passaggio di consegne tra me e l'ammiraglio Enrico Credendino. Questa è una cerimonia come tante altre, purtroppo, all'insegna degli strascichi della pandemia; quindi con tanti vincoli e limitazioni che, insieme al succedersi abbastanza serrato degli eventi, mi hanno impedito di fare quello che avrei voluto fare: andare a trovare tutti gli Enti, tutti i comandi, tutte le basi della Marina. Ho dovuto ricorrere, purtroppo, all'ormai obsoleto, troppo usato e un po' sterile metodo della videoconferenza. Per questo mi dispiace e chiedo scusa a tutto il popolo della Marina. Io oggi compio 45 anni e un mese di Marina, quindi penso possa essere abbastanza chiaro il sentimento che mi accompagna oggi. È il sentimento di



colui che deve simbolicamente appendere al chiodo la divisa blu della Marina e indossare a breve quella purpurea dell'interforze. Sono stati 45 anni piuttosto intensi, sono stato, devo dire, veramente fortunato per gli incarichi che mi sono stati assegnati; son tutti stati entusiasmanti, son tutti stati pieni di sfide, densi di conoscenze per me e molto, molto impegnativi. Anni in cui ho sottratto parecchio tempo ai miei affetti. Però devo essere sincero, se io oggi sono su questo palco lo devo esclusivamente alla vicinanza della mia fami-

glia che oggi è qua con me fortunatamente, perché sia nei momenti belli, come quello di oggi, sia nei momenti più cupi, più bui, di crisi, io li ho avuti sempre al mio fianco. Sono stati il punto di riferimento, il porto dove rifugiarmi nell'attesa che il vento calasse, che il mare tornasse calmo. Queste parole, ovviamente, non bastano per ringraziarli. Io oggi lascio il comando della Marina un po' in anticipo, a 2 anni e 4 mesi. Di questi 28 mesi però devo dire che soltanto otto, i primi, sono stati normali perché gli altri venti sono stati drammaticamente condizionati dalla pandemia. La Marina, durante questa pandemia, ha fornito alla Difesa il suo supporto, quanto di meglio poteva dare: 125 medici, 365 infermieri, 57 operatori sanitari, che, a fianco del personale medico del sistema sanitario nazionale, hanno combattuto in prima linea. Sono stati dei veri eroi che hanno dimostrato, un coraggio, un'abnegazione veramente al di sopra di ogni possibile aspettativa; un distillato di coraggio e di attaccamento al Paese che ci ha difeso dal virus e per il quale io sono profondamente riconoscente, dal profondo del cuore. La Marina, in questo frangente così difficile, ha dovuto combattere su tre fronti; il primo sul fronte interno, quindi supportando la Difesa per aiutare il sistema sanitario nazionale; il secondo, sul fronte esterno, dove non abbiamo avuto flessioni, abbiamo mantenuto tutti gli impegni, tutto l'*output* operativo nelle missioni na-

zionali e, soprattutto, internazionali. Con grande fatica. Però non abbiamo avuto flessioni, non abbiamo cancellato, né diminuito nulla, anzi nel Golfo di Guinea abbiamo aumentato, raddoppiato la presenza di una nostra fregata contro il fenomeno della pirateria, che si sta facendo sempre più audace, sempre più aggressivo; abbiamo mantenuto i nostri impegni in supporto alle Forze NATO e alle Forze dell'Unione europea e abbiamo aumentato anche la nostra presenza nello Stretto di Hormuz, nell'ambito di una coalizione, non mancando di continuare a pattugliare costantemente, ogni singolo giorno dell'anno, il Mediterraneo *strictu sensu*. Il Mare Nostrum ha bisogno di questa presenza che è necessaria oggi, ma che è prodromica all'impegno che vedrà la Marina come protagonista principale nell'ambito della tutela della nascita Zona Economica Esclusiva. Il terzo fronte è stato quello più inaspettato, quello di supportare chi aveva bisogno: le famiglie che, colpite dalla pandemia, erano bloccate in casa per giorni e giorni; le famiglie che vedevano partire i loro cari in missione e che, quindi, vedevano un punto fondamentale del dispositivo familiare venir meno. Sono nate squadre ad hoc, promosse dai Comandi dipendenti, che hanno lavorato giorno e notte, tutti i giorni, tutte le settimane per tutto il periodo di emergenza: siamo passati dal supporto psicologico al bancomat, alla spesa, all'attività di supporto medico a 360 gradi, solo per nominare alcuni di questi impegni. Vorrei tornare un attimo sui ringraziamenti che ho fatto all'inizio perché, signor Ministro, se mi permette, io vorrei, da parte di tutto il personale della Marina, esprimere veramente un grazie di cuore perché, con le sue linee guida e le sue indicazioni inequivocabili, ci ha additato la via e soprattutto in tutte le occasioni non ha mai lesinato di sottolineare l'importanza del Mediterraneo. È un mantra della Marina da tanto tempo, sottolineare l'importanza della marittimità per il nostro Paese. Ma non solo, Lei si è fatto carico, insieme al Capo di Stato Maggiore della Difesa, di uno dei problemi più grossi della Marina che è quello del personale. E questi sono soltanto due esempi per cui noi abbiamo sentito particolarmente vicina la sua persona alla Marina. La ringrazio di vero cuore.

Ritorno alla nostra attività durante il periodo del Covid-19. La Marina è stata la prima, insieme al Paese, ad affrontare l'emergenza. Eravamo circa due settimane in vantaggio, se posso dire, nei confronti dei paesi alleati, dei paesi vicini, dei paesi europei. Noi abbiamo subito condiviso con tutte le altre Marine alleate le nostre esperienze sul campo. Eravamo degli apripista e loro hanno potuto beneficiare delle nostre esperienze perché due settimane dopo si sarebbe verificato il fenomeno che raccontavamo loro stava avvenendo qua da noi. Noi vivevamo una realtà che ci portava a sapere un po' di più del giorno precedente e un po' di meno del giorno successivo. Per questo le Marine alleate ci hanno gratificato del loro plauso e ci hanno applaudito anche per le scelte che abbiamo fatto e che sono state scelte vincenti, perché tutto sommato siamo stati colpiti relativamente poco rispetto ad altre realtà. Purtroppo abbiamo 8 persone che ci hanno lasciato troppo presto e che piangiamo stringendoci attorno alle loro famiglie. Questo plauso per le scelte che abbiamo fatto si è poi riflesso in un episodio che è sintomatico delle attività che sono state condotte. Il grande traguardo raggiunto con la Ready for Operations di nave *Cavour*, inviata negli Stati Uniti in piena pandemia per qualificare il ponte di volo all'F-35B; per preparare questa missione importantissima e inderogabile per la Marina, lo staff dello Stato Maggiore ha studiato protocolli di somministrazione di test sierologici e rapidi secondo un algoritmo che hanno cercato di spiegarmi, che io ho fatto finta di capire, che non sono riuscito a comprendere però mi sono fidato. Ho firmato e ho fatto bene.

In tutte queste attività, io ho avuto a fianco uno staff guidato da un Sottocapo di Stato Maggiore impeccabile. Ho avuto un Comandante in Capo della Squadra Navale, ho avuto un Comandante Logistico, ho avuto un Comandante della Formazione e delle Scuole, un Comandante del Corpo delle Capitanerie di Porto e della Guardia Costiera che sono stati delle colonne a cui io non avrei potuto rinunciare e anche a loro devo esprimere il mio grazie.

Ora voglio concludere ritornando a questi miei 45 anni in Marina. Vi ho raccontato di tante esperienze,

dell'onore che ho provato nel rivestire determinati incarichi, ma mai come durante il mio mandato da Capo di Stato Maggiore della Marina. Con equipaggi formati da donne e uomini che non hanno mai mollato, che non hanno mai abbassato la bandiera, che sono partiti, nonostante la pandemia, per missioni di mesi, e sapendo che non avrebbero toccato porto per contrastare la pandemia e lasciando le loro famiglie in una situazione tutt'altro che rosea. Una situazione di paura, una situazione oscura, una situazione di indecisione. In questa situazione, le loro famiglie li hanno

supportati, li hanno salutati e hanno affrontato una situazione veramente critica, densa di incognite e di paure. Bene, io devo dire che, nonostante tutte le mie esperienze pregresse, in questa avendo avuto al fianco mio queste persone, questa gente mi sono sentito privilegiato e onorato.

Questa è la Marina che da domani Ti appartiene, Ammiraglio Credendino. Io per tutto questo Vi ringrazio, vi ringrazio dal profondo del mio animo, del mio spirito. Però sapete non vado via e vi tengo d'occhio...

Viva la Marina, viva l'Italia, viva le Forze armate!



L'intervento dell'ammiraglio di squadra Enrico CREDEINDINO

Il più deferente saluto alla Bandiera di guerra della Marina Militare e delle Forze navali e mi inchino con riverenza alla memoria dei caduti in servizio, di quanti hanno dato la vita nell'adempimento del proprio dovere, in nome dei valori, delle virtù militari e dell'amore di patria che la nostra bandiera simboleggia.

Saluto con profonda riconoscenza il signor Ministro della Difesa e porgo il mio saluto agli onorevoli Sottosegretari di Stato alla Difesa, ai rappresentanti del Parlamento in particolare agli onorevoli Presidenti delle Commissioni Difesa al Senato e alla Camera, agli autorevoli Senatori e Deputati delle medesime commissioni, alle autorità di Governo, al Capo Stato Maggiore della Difesa, al Capo di Stato Maggiore della Marina uscente, all'Ordinario militare, a tutte le autorità civili, religiose, militari, accademiche, della magistratura ordinaria e militare, ai rappresentanti delle industrie del settore della Difesa. Un sentito saluto al gonfalone di Roma Capitale, decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare, al gonfalone della città metropolitana di Roma Capitale, al medagliere della Marina Militare, al labaro del Nastro Azzurro. Saluto con grande stima e sentita amicizia i Capi di Stato Maggiore dell'Esercito e dell'Aeronautica, il Comandante Generale dell'Arma dei Carabinieri, il Segretario Generale della Difesa, il Comandante Generale della Guardia di Finanza, certo che lavoreremo insieme con lealtà e fiducia reciproca nel più alto interesse del Paese. Saluto i Capi di Stato Maggiore della Difesa emeriti e mi rivolgo con particolare gratitudine ai Capi di Stato Maggiore della Marina emeriti: confido nella loro attenzione per la Forza armata e sono pronto e grato per i suggerimenti, le osservazioni, le riflessioni che intenderanno condividere con me. Rivolgo un saluto particolare ai rappresentanti delle associazioni d'arma, al gruppo decorati dell'Ordine Militare d'Italia, all'Associazione Nazionale Ufficiali di Marina provenienti dal servizio effettivo e in particolare all'Associa-



zione Nazionale Marinai d'Italia, custodi delle tradizioni militari e marinare nonché collante per marinai e militari in servizio attivo e non, in nome della più intima e profonda condivisione dei nostri valori. Il mio saluto affettuoso all'Istituto Andrea Doria che ringrazio per l'opera benevola che seguo personalmente con molta attenzione; ringrazio, per la loro presenza, la Presidenza della Lega Navale e i rappresentanti delle federazioni degli armatori qui presenti: continueremo a lavorare insieme e insieme continueremo nell'opera di dif-

usione della cultura marittima. Saluto la rappresentanza militare, sempre foriera di spunti costruttivi per il bene del personale. Saluto tutti voi, gentili ospiti, che arricchite questo contesto testimoniando la vostra vicinanza e il vostro affetto alla Marina. Mi sia concesso un particolare riguardo ai miei compagni di corso dell'Accademia Navale, il glorioso Corso «Maestrale», presenti oggi così numerosi a questa cerimonia. Il 3 novembre del 1980 entravamo in Accademia, ieri sono stati 41 anni, 41 anni di vera, sana e genuina amicizia, che sarà fondamentale anche nell'assolvimento del mio nuovo incarico. Rivolgo un commosso, sentito pensiero a Giuseppe, Gianluca e Raffaele, ovunque voi siate, so che oggi siete qui con noi.

A voi, donne e uomini della Marina, ufficiali, sottufficiali, graduati, marinai e personale civile, riservo la mia attenzione e il mio caloroso saluto. Infine, ma non certamente per importanza, rivolgo il mio intimo saluto ai miei familiari, in particolare a mia moglie e a mia figlia che hanno condiviso e condividono ogni sacrificio del mio percorso professionale e di vita in Forza armata. Senza di voi oggi non sarei certamente qui.

Oggi è il giorno dell'unità nazionale e giornata delle Forze armate, in una giornata altamente significativa come questa desidero interessare mio primo referente pensiero alle Istituzioni e a chi mi ha onorato della sua preziosa fiducia con la mia nomina a Capo di Stato

Maggiore della Marina; al signor Presidente della Repubblica, capo supremo delle Forze armate, al signor Ministro della Difesa, al Capo di Stato Maggiore della Difesa e al Capo di Stato Maggiore della Marina uscente. Sono pienamente consapevole della responsabilità dell'incarico che mi è stato assegnato; signor Ministro, nel rinnovarle la mia gratitudine, le assicuro impegno e assoluta e convinta fedeltà istituzionale.

Nell'assumere il più alto comando in Forza armata sono pienamente consapevole di raccogliere un'eredità pregiata, fatta, come dice la nostra preghiera, di petti di ferro, di impegno, di eccellenze e di grandissima dedizione verso il Paese.

Manterrò saldo il timone della Marina sulla scia della rotta tracciata dall'Ammiraglio Cavo Dragone che ha devoluto ogni energia al bene del suo equipaggio, della Forza armata e del Paese. Ammiraglio, ora che si accinge a prestare la sua competente, incondizionata, appassionata opera al servizio la Difesa, le rivolgo, anche a nome di tutta la Marina, i più fervidi auspici di ogni soddisfazione e nuovi successi per il bene delle Forze armate e del Paese, assicurandole piena condivisione e fedeltà di intenti. L'Italia, nel centro e nel cuore del Mare Nostrum, è un Paese a spiccata connotazione marittima, fortemente caratterizzato e dipendente dal mare in ogni aspetto sociale, economico e di sicurezza. Oggi più che mai il Mediterraneo rappresenta il critico fianco sud dell'architettura di sicurezza e difesa dell'Unione europea e della NATO. È al centro di preoccupanti competizioni e di contesi interessi individuali dei paesi rivieraschi e obiettivo di ambizioni geopolitiche ed economiche di attori statuali e non, che intensificando la presenza di capacità militari in tutta la regione, mettono a rischio i nostri diritti in termini di sfruttamento delle risorse marine e insidiano la fondamentale libertà di traffici marittimi e della navigazione che è nostro imperativo difendere e tutelare. Inoltre, nel Mediterraneo, il preoccupante fenomeno della territorializzazione degli spazi marittimi impone adeguate misure di tutela e di difesa. Ciò, in particolare, in un momento storico, in cui la nostra Zona Economica Esclusiva è in via di attuazione a seguito dell'approvazione, lo scorso mese di giugno, della legge in

materia. Il Mediterraneo è oggi, ancora più che in passato, un *continuum* geostrategico e geoeconomico con il Mar Nero, l'Oceano Indiano e il Golfo Arabico, una regione geopolitica identificata, a partire dagli anni 90; con il termine di Mediterraneo allargato per definire l'area di diretto interesse nazionale che oggi include, a occidente il Golfo di Guinea e a Nord l'Artico. Tale area è scossa da faglie profonde, da dinamiche geopolitiche di presenza e ingerenze di attori assertivi, complicati da traffici illeciti, disordini sociali, fenomeni di natura religiosa e anche climatica peraltro esacerbati in questi ultimi anni dai disastrosi effetti della pandemia del Covid-19. Tutto ciò con risvolti preoccupanti sugli interessi nazionali e ponendo concrete minacce alla libertà di navigazione. La Marina dovrà quindi continuare a approfondire ogni sforzo per assicurare, nei bacini di interesse nazionale, una presenza continuativa e adeguata dello strumento aeronavale: per garantire la sorveglianza, la vigilanza, la difesa degli spazi marittimi, la libertà di navigazione e la protezione delle linee di comunicazione marittima. In questo contesto assumerà particolare rilievo la direttiva ministeriale per la strategia di difesa e sicurezza del Mediterraneo, di prossima emanazione da parte del signor Ministro alla Difesa. Si tratterà di un ulteriore passo avanti molto importante, molto concreto, il primo di questa portata, per riconoscere quel ruolo di media potenza regionale marittima che dovrebbe contraddistinguere il nostro Paese: per promuovere la marittimità dell'Italia di cui oggi, nell'opinione pubblica, non vi è ancora sufficiente consapevolezza o troppo spesso viene data per scontata. E proprio la diffusione della cultura marittima sarà una delle mie priorità, unitamente all'attenzione per la questione del personale della Marina, al benessere del personale, compreso l'adeguamento e il rinnovamento delle strutture abitative di lavoro, alla prosecuzione del programma di rinnovamento e ammodernamento dello strumento operativo della Forza armata, ovviamente alla lotta al Covid-19.

Signor Ministro, signor Capo di Stato Maggiore della Difesa, la Marina Militare è presente e risponderà a tutte le esigenze svolgendo appieno il proprio ruolo di salvaguardia della marittimità dell'Italia, nel solco

della sua secolare tradizione di prontezza, flessibilità e capacità operativa. Siamo la Forza armata che si colloca al centro del *cluster* marittimo nazionale e che sintetizza, tutela e fortifica, la vitalità e la garanzia degli interessi sul mare di tutti gli *stakeholder*, militari e civili del nostro Paese. La Marina per sua natura multidisciplinare, multidimensionale, interoperabile e sempre più protesa verso impieghi che vanno oltre la dimensione prettamente militare, è uno strumento interforze per vocazione, sempre disponibile con slancio all'approccio interforze, in cui credo fermamente, e che supporterò con ogni convinzione e partecipazione. La Marina continuerà ad assolvere i propri compiti istituzionali grazie al sacrificio, al coraggio, alla determinazione del suo personale, la più pregiata risorsa della

Forza armata. A loro rendo merito per la misura delle pregevoli competenze, dell'incondizionato impegno, della dedizione, della passione che emergono in ogni circostanza. A conclusione, desidero assicurare alle donne e agli uomini della Marina, personale militare e civile, il mio equipaggio, che dedicherò tutto me stesso, ogni mia energia, ogni mia risorsa fisica e mentale, alla guida della Forza armata, con la determinazione, l'entusiasmo e la passione di ogni Comandante, che con il suo equipaggio ogni giorno prende il mare per l'assolvimento del proprio dovere. Insieme proietteremo la Marina verso successi sempre più ambiti e prestigiosi per il bene della difesa del Paese. Che i venti e i mari ci siano sempre favorevoli.

Viva la Marina, viva le Forze armate, viva l'Italia.



L'intervento del Capo di Stato Maggiore della Difesa generale Enzo VECCIARELLI

Signor Ministro della Difesa, onorevoli, Sottosegretario di Stato alla Difesa, autorità tutte, gentili ospiti benvenuti e grazie della partecipazione. La vostra presenza testimonia la vicinanza e l'affetto per le Forze armate e oggi, in particolare, per la nostra Marina Militare, una componente fondamentale della Difesa nazionale. Nel rendere omaggio alla gloriosa Bandiera di guerra, rivolgo il mio pensiero ai marinai caduti nell'adempimento del dovere. Alle loro famiglie, in particolare, il mio affetto e la mia profonda riconoscenza.



Oggi, nell'avvicendamento della carica di Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, celebriamo un evento estremamente significativo per le Forze armate e per il paese. Una circostanza che mi consente di esprimere il mio personale apprezzamento e il sincero ringraziamento all'ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone per quanto fatto in questi anni. Gratitudine che estendo a tutti gli uomini e le donne della Marina Militare per la dedizione, la passione, la determinazione e la determinante professionalità con la quale hanno svolto il loro importante lavoro a salvaguardia degli interessi nazionali della pace e della stabilità internazionale, a difesa e per la sicurezza dell'Italia e degli italiani. Caro Pino, nel giorno in cui ti accingi a passare il testimone appena avvenuto, desidero rappresentare tutta la mia gratitudine per un lavoro straordinario durante il quale serietà e visione di impegno hanno contraddistinto il tuo mandato. Insieme abbiamo affrontato sfide di notevole impatto e complessità strategica e mi riferisco, non solo all'emergenza pandemica, a cui hai fatto riferimento, che ha complicato non poco il poter operare sul mare e in mare o al flusso di migranti dall'Africa, ma anche all'agitarsi delle acque orientali del Mar Mediterraneo, al riemergere di antiche minacce di nuovi scacchieri come la pirateria nel Golfo di Guinea, le tensioni nel Mar Nero, il terrorismo nel Golfo Arabico e tutta una serie di peculiari contingenze che abbiamo affrontato

sempre in un confronto costruttivo e partecipativo. La tua esperienza, le tue competenze e l'attuazione di comando, hanno permesso alla Marina Militare di mitigare gli effetti di tali sfide sulla sicurezza del paese conseguendo importanti obiettivi di stabilità, risultando rilevante in ogni quadrante strategico dove operano oggi le nostre Forze armate. L'impegno quotidiano dei nostri marinai risponde a una domanda globale di sicurezza e stabilità, rappresentando nel mondo e nel modo più autentico la cultura italiana e i supremi valori rac-

chiusi nella nostra Costituzione. Che si tratti di contrastare attività illecite, sorvegliare ampi spazi marittimi, proteggere il traffico mercantile e i nostri pescatori o di addestrarsi in scenari operativamente complessi, la Marina Militare ha sempre dato prova di eccellenza e ha dimostrato di essere proiettata verso il futuro in un processo di costante miglioramento ed efficace trasformazione. La nostra Marina Militare oggi rappresenta uno strumento unico nel panorama delle Marine militari europee e mediterranee, pronta a esprimere una capacità aeronavale di ultima generazione, elemento di indiscussa levatura e vanto per le nostre Forze armate e la nostra industria. La Marina è un abilitante strategico per la nazione, capace di valorizzare il prodotto Italia all'estero con ritorni virtuosi per il comparto Difesa, per l'industria di settore e per l'intero Sistema Paese. Caro Pino, proprio nel confrontarti con il tessuto industriale della Difesa e dell'associazionismo nel settore marittimo, hai saputo creare preziose sinergie anche a supporto della crescita e dello sviluppo del paese. Un'opera di sintesi dai sicuri ritorni in chiave nazionale e internazionale che ha visto proprio nella Marina Militare un formidabile polo di aggregazione così come si è potuto osservare nella recente edizione del Seafuture presso l'Arsenale militare di La Spezia, importante vetrina per la Forza armata, per l'industria di settore che ha potuto presentare innovazioni in divenire in ambito

marittimo e rendo merito anche alla tua continua attenzione nei confronti del personale militare e civile della Marina Militare. La tua azione di guida e di indirizzo ha adeguato ai tempi la nostra flotta, assicurando, altresì, che fosse equipaggiata di veri professionisti al servizio del paese, marinai motivati e mossi da un nobile insieme di valori, passione per il mare e tradizione centenaria. Caro Pino, ti ringrazio per la franca amicizia che ha valorizzato il nostro rapporto e ti rinnovo il mio sincero apprezzamento per i risultati di assoluta rilevanza conseguiti nel corso del tuo mandato, frutto delle tue eccezionali qualità e competenze che certamente ti accompagneranno con successo nel tuo nuovo impegnativo incarico.

Questo è un ringraziamento rivolto anche e soprattutto ai tuoi uomini e alle tue donne, ai quali rinnovo il mio personale plauso. Uomini e donne che, come ho avuto modo di osservare in più occasioni, forniscono un contributo fondamentale alla protezione degli interessi strategici della nazione e che risultano sempre più determinanti nel contrastare le sfide che ci attendono. Vi ringrazio per l'impegno e il senso del dovere e lo spirito di servizio che ha contraddistinto il vostro operare sotto la guida dell'ammiraglio Cavo Dragone e sono sicuro che potrete continuare a offrire elevatis-

sima professionalità che vi contraddistingue, all'ammiraglio Credendino.

Caro Enrico, a te rivolgo i migliori auguri per questo incarico che corona la tua carriera di prim'ordine e qualità indiscussa, che hai dovuto dimostrare in questi anni di servizio. Mi riferisco, in particolare, al comando pluriennale dell'operazione Sophia e, più recentemente, a quello della Squadra navale, che continueranno a essere più preziosi per l'incarico che oggi assumi. Da oggi ti sarà richiesto di continuare nel solco tracciato dai due predecessori per incrementare l'integrazione, l'efficienza e l'efficacia dello strumento navale a partire dall'area di nostro prioritario interesse strategico. Le Forze, sotto il suo comando, saranno sempre più impegnate anche in aree più remote laddove sia necessario proteggere gli interessi nazionali. A te, caro Enrico, e agli uomini e alle donne della Marina Militare, il mio augurio di mare calmo e vento in poppa e concludo rinnovando ai presenti e idealmente a tutto il personale della Marina Militare, il mio più sincero e convinto ringraziamento per l'elevatissima professionalità sempre dimostrata con leale dedizione e quel senso del dovere del servizio all'Italia che vi contraddistingue.

Viva la Marina Militare, viva le Forze armate e viva la Repubblica italiana.



L'intervento del Ministro della Difesa Lorenzo GUERINI

Autorità civili, militari e religiose, gentili ospiti, desidero innanzitutto ringraziarvi per la partecipazione che dà la misura dell'affetto per la Marina Militare: un sentimento che testimonia ciò che questa Forza armata ha significato e continua a significare nella storia del nostro paese.

Rivolgo un caloroso saluto a tutto il personale della Marina Militare, in servizio e in congedo, oggi qui presente, a quanti sono impegnati in Italia e all'estero e a chi segue questa giornata attraverso i mezzi di comunicazione. A tutti voi il mio più vivo ringraziamento, e sono certo, quello di tutti gli italiani, per l'impegno con il quale ogni giorno svolgete la vostra opera al servizio del paese e della comunità internazionale.

Consentitemi, in questo avvio, di rivolgere un pensiero riconoscente ai Caduti della Marina Militare e a tutti i Caduti delle Forze armate, rappresentati dal Milite Ignoto che oggi abbiamo solennemente celebrato con la cerimonia, svolta alla presenza del Presidente della Repubblica, all'Altare della Patria.

La lunga navigazione che in 160 anni ha condotto la Marina fin qui, è contraddistinta da un solido apprezzamento internazionale, risultato dell'efficace contributo alla sicurezza dei mari, in particolare negli ultimi anni nell'ambito dell'Unione europea, della NATO e dei consessi sovranazionali, multinazionali di cui l'Italia fa parte. Un impegno che ci rende orgogliosi e che è particolarmente attuale in questa epoca in cui le dinamiche della globalizzazione rendono centrale il dominio marittimo, non solo per gli aspetti di interscambio economico ma anche per il crescente livello di conflittualità e competizione che lo caratterizza. Questo è particolarmente vero per il Mediterraneo, anche nella sua eccezione allargata, crocevia di popoli e culture anche molto diverse tra loro, punto di incontro tra tre continenti e che oggi è caratterizzato dalla presenza sempre più marcata di attori esterni alla regione, che intendono assumere un ruolo centrale



nelle dinamiche globali, economiche e di sicurezza. Tutto ciò ci riguarda da vicino. Il nostro paese occupa una posizione baricentrica in questo sistema, che offre certamente grande opportunità, così come presenta criticità. Qui dobbiamo giocare il nostro ruolo per contribuire alla sicurezza della regione e continuare a tutelare i nostri interessi e la nostra sovranità. Un obiettivo che perseguiamo e continueremo a perseguire attraverso il nostro contributo qualificato alla NATO e all'Unione europea con la condotta di missioni nazionali e valorizzando la robusta rete di

relazioni che abbiamo sviluppato con tutti i paesi della regione. Le nostre navi, infatti, nelle operazioni nazionali e multinazionali a cui partecipiamo, sono dislocate nelle aree strategiche per i nostri interessi, Mediterraneo centrale, Golfo di Guinea, Oceano Indiano e Golfo di Aden, Mar Arabico e Golfo Persico. Una presenza particolarmente apprezzata dai paesi rivieraschi e una garanzia di sicurezza per la marineria mercantile nazionale e internazionale. Le sfide che ci attendono richiedono una Marina moderna, efficiente e tecnologicamente avanzata. Un percorso già avviato in questi anni e che vedrà ulteriore impulso nell'ambito dell'ammmodernamento dello strumento militare in atto. In questo si inserisce un rapporto, stabile nel tempo ed efficace nei risultati, con le industrie nazionali di settore, che proprio attraverso la collaborazione con la Marina Militare, cliente esigente come tutte le Forze armate, ha potuto realizzare prodotti di altissima qualità, che hanno attirato l'attenzione anche delle Marine estere più importanti. Occorre proseguire con convinzione su questa rotta, per essere sempre all'altezza della complessità del contesto operativo che ci attende, con lo sguardo proiettato al futuro. Chi va per mare lo sa bene, occorre saper sfruttare il vento, ma ancora più importante è sapere prevedere il vento.

Ammiraglio Cavo Dragone, lei lascia il comando di una Marina certamente protagonista in questa complicata e sfidante fase storica. Ha saputo guidare i nostri marinai

con saggezza, equilibrio ed efficacia operativa. Un'azione, la sua, che ha permesso di proseguire nell'ammodernamento dello strumento e nell'aggiornamento delle linee strategiche. Di questo desidero ringraziarla personalmente, così come le sono grato per il costante e proficuo rapporto di fattiva collaborazione che mi ha sempre garantito. Tra poche ore continuerà a mettere questo bagaglio di esperienze e di conoscenze a disposizione della Difesa italiana, nel suo nuovo e delicato compito di Capo di Stato Maggiore della Difesa, dove ne sono certo, saprà dare il suo fattivo contributo al percorso di efficientamento del nostro strumento militare.

Ammiraglio Credendino, oggi lei è chiamato a proseguire nel solco tracciato e la sua esperienza di ufficiale al comando di diverse e delicate missioni, le sarà utile per intensificare ulteriormente l'azione della Marina Militare nei ruoli e nei compiti che le sono assegnati. Come già accennato, viviamo tempi complessi, sfide inedite e non prevedibili, in un contesto globale che è in rapido mutamento, dove le certezze di un tempo non esistono più. La difesa è chiamata, nelle sue diverse missioni, a svolgere un'essenziale responsabilità per il paese e per i suoi cittadini. E la Marina è dentro questa dinamica, e deve esserne sempre più consapevole per continuare ad assumere un posto centrale nel garantire la sicurezza di un paese immerso nel mare. Un contesto che richiede lungimiranza, capacità organizzativa e operativa, efficacia ed efficienza sorrette da solidi principi. Tutte qualità, che lei Ammiraglio, sono convinto, saprà mettere a disposizione della Forza armata che da oggi è chiamato a guidare della Difesa e dell'Italia. Come più volte sottolineato, l'azione italiana sugli scenari internazionali, quale portatrice di sicurezza, non può prescindere da un approccio convintamente e compiutamente interforze, per il quale è essenziale il contributo di ciascuna Forza armata, pur con le proprie specificità. Anche la Marina è chiamata a proseguire questo percorso imprescindibile, per rendere sempre più rilevante il contributo italiano alla sicurezza globale. In questa prospettiva il dominio marittimo è centrale. La recente decisione di istituire una Zona Economica Esclusiva nazionale ne è la conferma. Nella sua attuazione sarà importante valorizzare le capacità delle Forze

armate, per la sua tutela e a garanzia dei nostri diritti e rendere visibile a tutti la presenza italiana attraverso rafforzata attività di sorveglianza e di contrasto delle azioni legittime. È evidente, in questo contesto, il ruolo fondamentale che svolge e dovrà continuare a svolgere la Marina Militare. Il Mediterraneo è il nostro mare e sappiamo bene quanto sia importante per gli equilibri geopolitici globali. In questo senso l'aggiornamento della strategia di Difesa e Sicurezza che abbiamo avviato in coerenza con l'ammodernamento in atto dello strumento militare ci deve consentire di individuare aree di sviluppo per fare del nostro paese un agente di stabilità adeguato a rilievo delle sfide di sicurezza. La Marina da lei guidata, Ammiraglio, sarà chiamata a dare il suo importante contributo sia di lavorazione, sia soprattutto di implementazione operativa. Ammiraglio Cavo Dragone, ammiraglio Credendino voglio esprimervi un sentito ringraziamento per ciò che avete fatto e per ciò che vi accingete a fare e trasmettervi l'augurio di tutta la Difesa per le responsabilità che vi attendono. Il comando, voi lo sapete bene, è un esercizio non semplice, soprattutto in tempi difficili come quelli che viviamo, in cui le istituzioni sono chiamate a fare fronte a emergenze sempre nuove, ultima delle quali, una pandemia, che ha avuto un impatto non trascurabile anche sulle Forze armate. La Marina, in questo frangente particolarmente complesso e impegnativo, ha saputo mantenere costanti i propri livelli di prontezza assolvendo a tutti i compiti e le missioni assegnate, oltre a contribuire efficacemente, insieme alle altre Forze armate, al supporto alle istituzioni nel contrasto alla pandemia. Anche di questo, ammiraglio Cavo Dragone intendo ringraziarla, così come per tutto quanto ha fatto, capo della sua Forza armata, in termini di capacità operativa, di gestione e valorizzazione del personale. L'efficacia delle sue decisioni ha portato la nostra Marina a essere esempio a livello internazionale. A lei, ammiraglio Credendino, i miei più sinceri auguri di buon vento, con la certezza che saprà guidare con professionalità e sensibilità tutti gli uomini e le donne della Marina Militare, nelle nuove sfide che sarà chiamata ad affrontare.

Viva la Marina Militare. Viva le Forze armate. Viva l'Italia.



» CHI SIAMO

Difesa Servizi S.p.A. è la società in house del Ministero della Difesa che si occupa di gestire e valorizzare gli asset del Dicastero. Opera sul mercato fornendo servizi ad un eterogeneo ventaglio di stakeholders sia in ambito nazionale che internazionale.

La società nasce nel 2011, e da dieci anni, rispondendo ad un'esigenza di innovazione, promuove l'unicità delle Forze Armate italiane, spaziando in una molteplicità di settori attraverso un'attenta gestione economica dei beni e dei servizi che la Difesa le affida.

Professionalità, dedizione e innovazione, fanno della Società uno strumento unico e strategico a servizio di tutte le articolazioni della Difesa.

» I NOSTRI SETTORI

- Risorse Immobiliari
- Marchi ed Emblemi
- Risorse energetiche
- Meteo
- Cartografia
- Certificazioni
- Media e sponsor
- Formazione e addestramento
- Editoria
- Sanità militare
- Musei militari
- Circoli sportivi



DIFESA SERVIZI

GENERIAMO VALORE

LA NUOVA IDENTITÀ

Professionalità, flessibilità, eccellenza. Sono questi i valori attorno cui si è sviluppata la nuova identità visiva di Difesa Servizi S.p.A.

Per celebrare i suoi primi dieci di anni di attività, la Società ha voluto adottare un segno che interpretasse il percorso svolto finora e le aspirazioni verso un futuro dinamico, tecnologico e attento ai bisogni delle imprese e delle persone.

Le cinque frecce in movimento simboleggiano il dinamismo intrinseco di Difesa Servizi S.p.A. e puntando verso il centro rimarcano la volontà di raggiungere gli obiettivi, di distinguersi come realtà solida e strutturata, che ha intuito nei beni e servizi delle Forze Armate un potenziale importante.

I profili delle frecce, se da un lato ricordano le mostrine di ruolo, dall'altro convergono verso una direzione condivisa: generare valore. Il segno grafico si veste del tricolore e la direzione presa si evolve in un gioco di pieni e vuoti in cui si scorge una stella, simbolo ed emblema dell'Italia.

La nuova identità visiva si arricchisce inoltre del pay-off "Generiamo valore" che testimonia appunto la capacità di Difesa Servizi S.p.A. di creare nuove risorse.

Il blu navy scelto per il lettering, tipico della comunicazione istituzionale, trasmette senso di affidabilità, conferendo così ulteriore autorevolezza alla nuova identità visiva.

Gli occhi del mondo sull'Indo-Pacifico

Emanuele Rossi

L'implementazione delle relazioni interne al Quad, il Quadrilateral Security Dialogue composto da Stati Uniti, Giappone, India e Australia; le questioni scatenate dall'Aukus, l'acronimo dell'accordo di cooperazione tra Regno Unito, Stati Uniti e Australia; le dinamiche del contenimento cinese e l'interessamento di carattere strategico europeo (con Bruxelles che si è mosso anche in allineamento a Washington ma in cerca di autonomia); nonché le frizioni lungo lo Stretto di Taiwan come in quello di Malacca, o attorno agli isolotti contesi del Mar Cinese Orientale e Meridionale; la grande partita attorno alla riorganizzazione delle future *supply chain*. Sono tutte questioni che hanno portato in superficie — nella stampa *mainstream* e dunque in parte



Quad (Quadrilateral Security Dialogue) composto da Stati Uniti, Giappone, India e Australia.

all'attenzione dell'opinione pubblica — un tema, o meglio dire un quadrante di dimensioni vaste e dal-

Giornalista e analista che si occupa prevalentemente di affari internazionali e geopolitica. È coordinatore editoriale dell'Osservatorio per la stabilità e la sicurezza del Mediterraneo allargato della Lumsa, e segue le dinamiche dell'area MENA, le relazioni transatlantiche, il ruolo globale della Cina, l'Indo Pacifico.



Unità della flotta statunitense assegnate al Comando Indo-Pacifico, in formazione (US navy).

l'importanza cruciale per i destini del mondo: l'Indo-Pacifico. Un'area che produce il 62% del Pil mondiale e contribuisce i due terzi del tasso di crescita dell'economia globale.

La definizione geografica e le sue connotazioni si perdono a secondo delle dottrine strategiche: l'Indo-Pacifico più che una dimensione fisica ha un valore geopolitico, e per questo vi si proiettano gli scenari più futuribili (e sensibili) delle politiche estere dei vari paesi interessati e dunque degli affari internazionali. Per Washington, tra gli attori più attivi, l'area è costituita dalla macro-regione che si estende dalle Hawaii all'India, ed è sulla base di questa visione che l'ex PACOM — Comando del Pacifico — è stato ribattezzato il 30 maggio 2018 (1) nel Comando Indo-Pacifico, dando importanza al ruolo dell'India e all'estensione della copertura geografica che il più grande dei comandi del Pentagono controlla. Differentemente per Tokyo — che sta riscoprendo il proprio desiderio di

comportarsi da potenza anche in relazione all'enfasi che il teatro indo-pacífico sta assumendo in questi anni — il quadrante si estende sino alle coste orientali dell'Africa. «*Similmente alla grande strategia/slogan cinese della Belt and Road Initiative (da noi conosciuta soprattutto come Nuove Vie della Seta), l'Indo-Pacifico è un test di Rorschach che si carica di significati in funzione delle aspettative e degli interessi del paese di riferimento in un dato contesto storico-politico, se non dei pregiudizi del singolo individuo*»: così l'ha definito (2) Giulio Pugliese *lecturer* alla Osga di Oxford, *senior fellow* allo IAI (Istituto Affari Internazionali), part-time professor presso lo Robert Schuman Centre dello European University Institute, e tra i massimi internazionali della regione, autore di saggi sul tema (3) e recentemente di un'analisi (4) tecnica fornita al Parlamento italiano.

Dalle differenze di definizioni passano le differenze di visione per l'area. Tokyo e Washington, ma anche

Gli occhi del mondo sull'Indo-Pacifico



L'Indo-Pacifico è una regione oceanica che comprende le zone tropicali e subtropicali dell'oceano Indiano e della parte occidentale dell'oceano Pacifico a est, fino alle Hawaii e all'Isola di Pasqua ma mai fino alle coste americane (wikipedia.org).

Nuova Delhi, Canberra e Londra, tendono ad avere una lettura più netta, sebbene non esplicita, finalizzata a un contenimento dell'ascesa cinese. Diversamente l'Europa e vari paesi della regione (in generale il gruppo ASEAN, Association of South-East Asian Nations, soprattutto) vedono il quadrante in forma più inclusiva, consci di aver meno mezzi per ingaggiare un confronto con la Cina, ma indirizzati a una forma di condivisione dialogante degli spazi (e degli interessi). Tuttavia, la diluizione del peso economico-commerciale e politico, dunque geopolitico, della Cina è un obiettivo su cui anche gli attori più interessati al confronto agiscono in modo diverso. Il Giappone, per esempio, cerca una via indipendente, che attualmente diventa una sorta di necessità anche davanti alla costruzione dell'Aukus. Il patto tra Australia, Regno Unito e Stati Uniti (che si porta dietro la fornitura di una commessa militare consistente nella tecnologia per la produzione di sottomarini nucleari da affidare alla marina australiana) impone a Tokyo di perseguire una propria strada. Da un lato l'integrazione congiunta nell'architettura di sicurezza e difesa che Washington sta catalizzando è imprescindibile per l'arcipelago, ma contemporaneamente i nipponici perseguono forme tattico-strategiche proprie, anche vie di contatto con Pechino. Si veda per esempio la spinta data dall'ex

premier Abe Shinzō al Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP), l'accordo di libero scambio da cui l'amministrazione Trump si era tirata fuori e di cui invece Tokyo ha continuato la costruzione pensando anche all'inclusione cinese — Cina con cui il Giappone, ma anche la Corea del Sud e l'Australia sono parte della Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP).

Il tema in questi casi è una connettività regionale, da cui per dimensioni e per capacità

la Cina è difficilmente escludibile. Da qui, con l'idea di Indo-Pacifico — la fusione di due oceani — Tokyo ha dal primo premierato di Abe Shinzō (nel 2006-2007, quelli dell'Arco della Pace e della Prosperità) (5) pensato che allargare le maglie dei trattati commerciali multilaterali e degli organismi regionali, includendovi India, Australia e Nuova Zelanda, nonché quella di attori non regionali (Londra, l'UE, gli Stati Uniti chiaramente) potesse alleggerire il peso relativo cinese. Concetto che esplica perfettamente la natura più politica che geografica dell'area, considerando che da Tokyo passa anche l'idea del Quad. Pensata per contenere l'accesso ai mari della Cina, cavalcata e spinta da Washington che ora individua in questo segmento tattico il dipanarsi della propria dimensione strategica per il futuro.

Recentemente è andata in scena una dimostrazione di queste dinamiche. Il 3 ottobre un F-35B dei Marines statunitensi è decollato dalla *Izumo* (6), unità portaeromobili leggera delle Forze di autodifesa navali giapponesi: è stato un test, seguito da altri successivi, condotti tra le acque dell'isola di Shikoku per verificare l'integrazione del cacciabombardiere della Lockheed Martin. Da questo (o anche da questo) passa la ricostruzione della difesa giapponese. Val la pena ricordare che era dai tempi della marina imperiale, du-



F-35B del Corpo dei Marines effettuano decolli e atterraggi dall'unità navale giapponese IZUMO (aviation-report.com).

rante la Seconda guerra mondiale, che un velivolo ad ala fissa non decollava da una nave nipponica. In futuro vedremo navi giapponesi condurre operazioni con a bordo aerei americani? Possibile, ma non in forma esclusiva. Contemporaneamente all'esercitazione sull'Izumo, il governo giapponese ha anche ordinato alla portaelicotteri Ise e ai cacciatorpediniere Kirishima e Yamagiri di esercitarsi tra Okinawa e Taiwan insieme alle marine di altri paesi extra regionali — come Canada, Regno Unito e Paesi Bassi — e alla Nuova Zelanda; manovre che poi si sono allungate fino al Mar Cinese Orientale. Per Tokyo il destino di Taiwan si lega al proprio destino. Ma non solo, negli stessi giorni un'altra flotta nipponica ha salpato per muoversi in coordinamento con India e Australia passando dall'Oceania all'Indiano. Dimostrazione di come il Giappone cerchi di crearsi una propria dimensione, configurandosi come partner eclettico in grado di muoversi in più punti del quadrante e con più forme di interesse.

L'obiettivo dichiarato (e narrativo) fa richiamo esplicito al diritto internazionale, in special modo alla libertà di navigazione e sorvolo dei mari aperti, ai valori universali e alla risoluzione pacifica delle dispute. Mai indicato un nemico, un obiettivo diverso dall'interesse multilaterale e generale. A questo si legano anche le attività che la US Navy compie nell'area, a volte in ac-

coppiata con partner locali (Australia, Giappone, India) e non (Regno Unito e Francia). I passaggi lungo lo Stretto di Taiwan (che la Cina considera una provincia ribelle, isola da riannettere possibilmente in forma pacifica, ma con la forza come opzione mai esclusa), o tra gli isolotti del Mar Cinese (che Pechino vuole dominare pensando ai traffici commerciali, e consapevole che non può perdere la partita nel proprio cortile marittimo), sono attività che vanno sotto l'acronimo FONOPs, le Freedom of Navigation Operations. Tecnicamente definite come *«libertà di circolazione delle navi, libertà di ingresso nei porti e di utilizzo di impianti e banchine, di carico e scarico merci e di trasporto merci e passeggeri»* (7) hanno comunque un obiettivo meno dichiarabile ma più concreto: arrestare l'accresciuta proiezione politica, (para)militare ed economica cinese negli Oceani Indiano e soprattutto Pacifico. Secondo una lettura pragmatica, queste attività costituiscono un'alternativa, basata su regole di diritto e leggi internazionali, all'infrastruttura geopolitica che la BRI (Belt Road Initiative) rappresenta.

Uno scatto nel portare in primo piano la regione, c'è stato quando la presidenza Trump (2017-21) ha iniziato a spingere con maggiore pubblicità le politiche anti-cinesi. Le FONOPs, per esempio, sono finite passate ai media come dimostrazione di forza, provocazione, racconto di un ingaggio crescente. L'attuale amministrazione Biden ha fatto propria l'iniziativa dei predecessori, nonostante le iniziali riserve a favore di una ridefinizione, perlopiù retorica, in chiave di un Indo-Pacifico *«prospero e sicuro»*. Attualmente non è avventuroso dire che la regione indo-pacifica costituisce il principale focus della macchina di decisione politica statunitense, e che l'impegno sul quadrante ha sostituito attenzione e sforzi (di ogni carattere, da quello politico a quello economico) ad altre aree del

mondo. In termini di personale, la Direzione per l'Indo-Pacifico in seno al Consiglio nazionale per la sicurezza è per esempio tre volte più grande della Direzione Europa, e con competenze che si estendono dal Giappone alla Russia. Il senso di questa attenzione l'ha fornito direttamente la vicepresidente statunitense Kamala Harris, quando in occasione di una sua visita a Singapore nell'agosto 2021 ha detto: «*Credo che quando la storia del XXI secolo sarà scritta, gran parte di essa sarà centrata proprio qui nell'Indo-Pacifico*» (8). L'era comunemente descritta come quella dell'ingaggio diplomatico con la Cina è finita. Washington sta adottando nuovi parametri strategici dove il paradigma dominante sarà quello della competizione (anche ruvida). Insomma, per gli Stati Uniti il contenimento della Cina rimane centrale nella definizione di Indo-Pacifico, e per l'amministrazione Biden ciò avverrebbe in concerto con il supporto di quelli che individua come gli alleati primari, la cosiddetta Lega delle democrazie. La questione di scontro tra modelli (quello democratico e quello autoritario) diventa il termine di definizione del quadrante.

La visione europea aspira, di contro, ad una definizione più inclusiva rispetto all'approccio statunitense anche nell'era Biden. Se è vero che Washington ha

sfruttato anche l'interesse di partner e alleati regionali, che partita sta giocando dunque l'Europa, che per condivisione di valori storici e futuri è serbatoio democratico e alleato primario degli Stati Uniti? L'UE intende rafforzare la presenza politica, economica e militare nella mega-regione indo-pacifica, consapevole delle parole sopra citate della vicepresidente Harris. Il documento strategico per la Cooperazione nella regione indo-pacifica dell'UE è stato approvato il 19 aprile 2021 e reso operativo il 16 settembre: in esso si definisce la macro-area teatro di «*un'intensa concorrenza geopolitica*» tra Cina e Stati Uniti, di «*crescenti tensioni negli scambi commerciali e di approvvigionamento*» e «*[della] messa in discussione dell'universalità dei diritti umani*». A Bruxelles c'è stata una presa di coscienza chiara sulla nuova assertività cinese, sulle sfide della regione (sui rischi e sulle opportunità), sull'impegno che stanno ponendo in esse partner strategici (di carattere economico-commerciale, ma anche politico). Su questo l'UE intende piazzare le proprie iniziative di cooperazione, sostanzialmente perché l'importanza dell'area impedisce a un attore globale come intende essere l'Europa di estraniarvisi; è un allineamento su un trend globale. «*L'Indo-Pacifico è allo stesso tempo uno spazio strategico e una realtà*

geografica. Nella definizione che gli diamo come Unione europea, esso si estende dall'Africa orientale agli Stati insulari del Pacifico. Sta diventando il centro di gravità mondiale, sia in termini geoeconomici che geopolitici» ha scritto l'HRVP (High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy) Josep Borrell in un saggio recentemente pubblicato sulla rivista di geopolitica francese *Le Grand Continent* (9).

D'altronde, paesi come la Francia, ma anche la Germania e i Paesi Bassi, nel corso dell'ultimo quinquennio si sono



Il vicepresidente degli Stati Uniti Kamala Harris atterra a Singapore per il suo viaggio asiatico (dailymail.co.uk).

dotati di piani e linee guida per la regione. Parigi soprattutto si percepisce attore regionale nell'Indo-Pacifico come conseguenza del controllo sui territori d'outre-mer; a questo si lega la reazione aspra all'Aukus, con l'accordo sui sommergibili nucleari che non solo ha privato la Francia della più grande commessa militare della propria storia, i sottomarini diesel-elettrici che avrebbe dovuto vendere all'Australia, ma soprattutto ha messo i francesi in secondo piano nella regione. Se è vero che i termini usati nelle conclusioni del documento strategico programmatico UE sono inclusivi e non ostili alla Cina, va però aggiunto che la strategia che Bruxelles intende darsi si pone in cooperazione con quei paesi (come gli Stati Uniti) che si sono costruiti già una vocazione anti-cinese al proprio impegno nell'Indo-Pacifico. Ecco perché tra i *policy-maker* europei si sta pensando a uno *shift* strategico verso un maggiore dialogo con paesi alternativi, sempre parte della regione. Un esempio: il blocco ASEAN, Association of South-East Asian Nations.

Inasprire le posizioni sulla Cina, col rischio di accelerare l'ingaggio in una guerra politica, è visto con scetticismo e qualche timore non solo a Bruxelles, ma in molte cancellerie dei singoli paesi membri. Contemporaneamente c'è chiara consapevolezza che in futuro non farà che aumentare ulteriormente l'importanza dell'area. Entro il 2030, la stragrande maggioranza (90%) dei 2,4 miliardi di nuovi membri della classe media verrà da quella regione (10), mentre la quota della spesa militare globale dell'Indo-Pacifico è passata dal 20% nel 2009 al 28% nel 2019 e sta crescendo (11). Fattori che se messi insieme danno segno di come le potenzialità dell'area possano rapidamente diventare rischi. Per questo l'Europa intende costruire attorno a sé l'immagine di polo alternativo al dualismo Cina-Stati Uniti e a catalizzare

attorno a sé quel desiderio di fiducia strategica che già nel 2013 l'ex ministro degli Esteri indonesiano Marty Natalegawa disse che doveva essere il collante della regione. D'altronde è lo stesso Alto rappresentante Borrell a citare spesso nei suoi interventi sul quadrante i risultati di uno studio (12) condotto dall'istituto di ricerca ISEAS (Institute of Southeast Asian Studies) di Singapore, che ha chiesto agli opinion leader e ai politici del sud-est asiatico chi sarebbe il loro partner strategico preferito e fidato per gestire la crescente competizione strategica Stati Uniti-Cina: quattro su dieci degli intervistati hanno scelto l'UE. L'Europa è vista come un attore vocato alla stabilizzazione politica, e contemporaneamente è il più grande investitore globale, con uno stock totale di 11,6 trilioni di euro, rispetto agli Stati Uniti con 6,8 trilioni, alla Cina con 1,9 trilioni di euro e al Giappone, con 1,5 trilioni. Non solo, è anche il più grande donatore: l'assistenza allo sviluppo UE tra il 2013 e il 2018 si è attestata a 414 miliardi di euro in sovvenzioni (questo è ampiamente paragonabile a quello che la Cina ha offerto per progetti Belt and Road, 434 miliardi di euro, ma come prestiti).

Tuttavia anche gli stati membri UE intendono promuovere lo sviluppo di economie emergenti nell'Indo-Pacifico favorendo le proprie eccellenze industriali e



Paesi membri dell'ASEAN (asean.usmission.gov).

commerciali, sebbene operino in maniera meno mercantile e pressante rispetto ad altri paesi, Cina in testa. Un esempio riguarda l'interesse europeo verso la connettività digitale — espressamente menzionata nella strategia UE sull'Indo-Pacifico — che mira proprio a sviluppare l'enorme potenziale dei mercati digitali del Sud-Est asiatico e dell'India. Si tratta di un collettore che raccoglie miliardi di utenti, la grande maggioranza dei quali con una forte propensione all'*e-commerce* e all'uso di tecnologie finanziarie (*fintech*). Ragionamento simile vale per l'assistenza che l'UE intende dare ai paesi della regione dell'Indo-Pacifico verso la transizione energetica, dove nel campo dello sviluppo sostenibile Bruxelles può dare una spinta alle eccellenze europee. O ancora, davanti alla pandemia Covid-19, l'aiuto ai vari comparti sanitari. L'idea strategica di fondo è nell'esportazione di un modello di *governance*, ossia di uno standard (anche normativo) europeo che permetterebbe all'UE di ottenere ritorni politico-economici di primo livello. Il calcolo strategico è ancora quello di inserirsi come alternativa terza e affidabile al dualismo sino-statunitense. E in questo lineamento trovano spazio le richieste (le necessità o le ambizioni, o entrambe) di quei paesi dell'area — un

esempio: l'Indonesia, ma per certi aspetti come detto anche il Giappone — che non intendono schierarsi e vogliono altresì ricavarsi una dimensione propria. Qualcosa che l'Unione comprende nel profondo, perché assomiglia molto ai desideri di autonomia strategica coltivati in vari ambienti europei.

E in tutto questo quadro complesso e articolato, qual è il posto dell'Italia? Nell'incontro inaugurale della II edizione delle Giornate del Mare organizzate dalla rivista *Limes*, in un dialogo con il direttore Lucio Caracciolo, il ministro della Difesa italiano, Lorenzo Guerini, ha dichiarato che l'Italia concentrerà i suoi assetti militari nelle aree più prossime al nostro paese: vale a dire Mediterraneo, Balcani occidentali e Sahel, definito «*il confine meridionale dell'Unione Europea*». Nel ribadire le aree di interesse — oltre al Mediterraneo, il Golfo di Guinea e l'Oceano Indiano, teatri di operazioni antipirateria — Guerini ha smentito i *rumors* riguardo l'invio di una fregata nell'Indo-Pacifico perché non rientrerebbe negli interessi strategici italiani. Ha invece ventilato la possibilità di una missione con obiettivi economico-industriali, in quella regione come altrove: l'obiettivo sarebbe quello di mostrare direttamente gli armamenti di cui dispone l'Italia a eventuali



Nel Golfo di Guinea nave *MARCEGLIA* interviene in soccorso di un cargo con intrusi a bordo.



«(...) Il ministro della Difesa italiano, Lorenzo Guerini, ha dichiarato che l'Italia concentrerà i suoi assetti militari nelle aree più prossime al nostro paese: vale a dire Mediterraneo, Balcani occidentali e Sahel, definito "il confine meridionale dell'Unione europea" (...)».

acquirenti, ma non un impegno di carattere geopolitico. Roma rimarrà prudente. Come già fatto nel 2017, quando una fregata italiana navigò nell'area, l'Italia eviterà il dispaccio di navi militari nel Mar Cinese Meridionale o lungo lo Stretto di Taiwan — teatri principali dello scontro Stati Uniti-Cina — e non per timore di offendere Pechino.

Questi impegni sono dispendiosi sia in termini economici che soprattutto politici: non hanno appetibilità tra un'opinione pubblica come quella italiana poco interessata a certi generi di coinvolgimenti strategici. Diversamente per quello che invece riguarda il fronte economico, dove l'Italia può aspirare a giocare una par-

teconomica e quello di assistere nella costruzione di una grande architettura di sicurezza nella regione. La Maritime Situational Awareness, il diritto internazionale marittimo, la lotta alla pirateria o la cyber sicurezza attraverso aiuti allo sviluppo sono tutti elementi necessari per la regione dell'Indo-Pacifico di cui gli interessi europei potrebbero beneficiare. Spazi in cui l'Italia potrebbe proporsi come portatrice di attività di *capacity-building* (inclusa la formazione di personale militare o della guardia costiera) e di connettività che giovi le proprie eccellenze, quali gli armamenti a pilotaggio remoto, o la cyber sicurezza e la lotta alle organizzazioni criminali. ⚓

NOTE

- (1) US Indo Pacific Command, <https://www.pacom.mil/Media/News/News-Article-View/Article/1535776/us-indo-pacific-command-holds-change-of-command-ceremony>, 30 maggio 2018.
- (2) Emanuele Rossi, *Così l'Indo-Pacifico è diventato un teatro globale. Parla Pugliese*, [formiche.net](https://formiche.net/2021/07/indo-pacifico-globale-pugliese) <https://formiche.net/2021/07/indo-pacifico-globale-pugliese>, 13 luglio 2021.
- (3) Giulio Pugliese, *Dialogo sulla sicurezza quadrilaterale nell'Indo-Pacifico*, Istituto Affari Internazionali, https://www.academia.edu/49294774/Il_Dialogo_di_Sicurezza_Quadrilaterale_nellIndo_Pacifico, febbraio-maggio 2021.
- (4) Parlamento italiano <https://www.parlamento.it/application/xmanager/projects/parlamento/file/repository/affariinternazionali/osservatorio/aprofondimenti/PI0177App.pdf>, 1 maggio 2021.
- (5) Japan Ministry of Foreign Affairs, *On the Arc of Freedom and Prosperity*, <https://www.mofa.go.jp/policy/pillar/address0703.html>, 12 marzo 2007.
- (6) Japan Ministry of Defence, statement from Twitter, https://twitter.com/modjapan_en/status/1445228414542094347?s=21, 05 ottobre 2021.
- (7) Corte di Giustizia internazionale, Lista generale n. 64, Sentenza n. 61 del 12 dicembre 1934.
- (8) Kamala Harris, *Remarks by Vice Presidente Harris on the Indo-Pacific Region*, White House, 24 agosto 2021, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/speeches-remarks/2021/08/24/remarks-by-vice-president-harris-on-the-indo-pacific-region>.
- (9) Josep Borrell, *Cosa può fare l'UE nell'Indo-Pacifico*, Le Grand Continent, 22 giugno 2021 <https://legrandcontinent.eu/it/2021/06/22/cosa-lue-puo-fare-nel-lindo-pacifico>.
- (10) HRVP Speeches, *The EU Approach to the Indo-Pacific*, European Union External Actions Service, 6 giugno 2021, https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/99482/eu-approach-indo-pacific_en
- (11) cit. *The EU Approach to the Indo-Pacific*.
- (12) Yusouf Ishak Institute, *The state of South-East Asia: 2021 survey report*, 10 febbraio 2021.



Aukus, dall'Indo-Pacifico una reazione a catena?

Lorenzo Vita

L'annuncio dell'accordo tra Australia, Regno Unito e Stati Uniti d'America per una nuova partnership strategica (Aukus) sembra poter segnare un momento di svolta nella politica dell'Indo-Pacifico. I tre paesi — alleati di lunga data in diversi ambiti — hanno infatti concluso un patto che implica non solo un cambiamento degli equilibri di potenza in tutta la regione, ma anche un possibile nuovo paradigma delle relazioni internazionali: tanto in Occidente, quanto in Oriente. L'impressione, infatti, è che dietro a una mossa politica apparentemente legata esclusivamente all'ambito militare e di intelligence si celi una sostanziale ridefinizione di ruoli, interessi strategici e soprattutto di metodi di perseguimento degli interessi nazionali da parte delle grandi potenze. E questa per-

cezione la si evince partendo da un elemento: le reazioni di alcuni paesi coinvolti, direttamente o indirettamente, nel patto tripartito che rischia di modificare la geopolitica di una regione che sta assumendo le caratteristiche del principale teatro di scontro tra superpotenze.

Un accordo complesso

L'accordo tra Canberra, Londra e Washington è un partenariato che viene descritto dai governi firmatari come teso ad «*approfondire la cooperazione diplomatica, di sicurezza e di difesa nella regione indo-pacifica*» e concluso «*per affrontare le sfide del ventunesimo secolo*».

Il tema su cui si è puntato in modo particolare sia a

Dottore in Giurisprudenza, ha conseguito il master in Geopolitica e sicurezza globale presso l'Università La Sapienza di Roma e ha seguito corsi di specializzazione sul terrorismo internazionale e le guerre ibride presso la SIOI. Nella redazione de il Giornale e di InsideOver dal 2017, si occupa di politica estera e questioni internazionali. È autore del libro L'onda turca. Il risveglio di Ankara nel Mediterraneo allargato (Historica-Giubilei Regnani, 2021).



livello mediatico che diplomatico è stato quello della cessione di tecnologia all’Australia per avere una flotta di sottomarini a propulsione nucleare. Una scelta che può certamente modificare l’equilibrio regionale, come approfondiremo più avanti studiando le reazioni delle potenze regionali e internazionali. Tuttavia, il segnale arrivato anche solo dalle dichiarazioni congiunte dei leader che hanno firmato l’accordo è che Aukus sia qualcosa di molto più profondo. Joe Biden, Boris Johnson e Scott Morrison — rispettivamente Presidente degli Stati Uniti, Primo ministro britannico e Primo ministro australiano — hanno infatti affermato la volontà di promuovere «una più profonda condivisione di informazioni e tecnologie» con l’aspirazione di creare una maggiore integrazione nell’intelligence, nell’intelligenza artificiale e ricerca scientifica, nell’industria e nelle catene di approvvigionamento. Queste ultime soprattutto in riferimento agli ambiti della sicurezza e della difesa.

Se questa è la conformazione decisa per Aukus, è al-

trattanto evidente che la questione dei sottomarini a propulsione nucleare all’Australia diventa a questo punto non solo un gesto di sostanziale modifica degli equilibri bellici regionali, ma anche un simbolo. Ed è per questo che inevitabilmente ha rappresentato il fulcro su cui si sono concentrate le discussioni e le reazioni successive all’annuncio dell’accordo. Questo non intende affatto sminuire la portata dell’alleanza per ciò che riguarda le altre sfere in cui incide il patto tripartito del Pacifico. Alcuni osservatori hanno, per esempio, espresso la necessità di approfondimento per quanto riguarda la proposta di una partnership strategica sul tema dell’intelligenza artificiale: ambito che sta assumendo caratteristiche sempre più fondamentali nei nuovi metodi di «fare la guerra». Tuttavia, nell’immediato, è chiaro che le ripercussioni di un’Australia «nucleare» assumono quei caratteri di immediatezza che rendono facile a tutti, osservatori esperti o meno, comprendere l’importanza di questo nuovo accordo per l’Indo-Pacifico voluto dagli Stati Uniti.



Da sinistra, il primo ministro britannico Boris Johnson, il primo ministro australiano Scott Morrison e il presidente degli Stati Uniti d'America Joe Biden (au.usembassy.gov).

La cessione di tecnologie nucleari a favore di Canberra costituisce, infatti, già di suo, senza ulteriori clausole dell'accordo, un elemento di criticità, in quanto rappresenta una indiscutibile novità nell'equilibrio strategico regionale. La possibilità che la Marina australiana entri in possesso di questi mezzi implica infatti un cambiamento di prospettiva per quanto riguarda le capacità militari rispetto agli altri attori della regione. E non è un caso che tutti gli attori, sia dell'Indo-Pacifico che esterni a esso, abbiano in qualche modo subito gli effetti di questa svolta o ne abbiano discusso. È chiaro che la decisione da parte degli Stati Uniti e del Regno Unito di inserire l'Australia nel club delle nazioni con quella tipologia di sommergibili sia legata principalmente all'ascesa della Cina come potenza navale. Tuttavia, la mossa degli Stati Uniti di creare una sorta di schermo protettivo oceanico rinforzando gli alleati locali ha una valenza che, seppure correlata allo scontro con la Repubblica Popolare Cinese, può avere una portata più ampia. Tanto da essere diventato il fattore scatenante di reazioni non solo nella regione pacifica, ma in tutto lo scenario mondiale.

L'ira della Cina

Dal punto di vista cinese, Aukus non può che essere interpretato come il prodotto di un piano degli Stati Uniti per rafforzare i partner dell'Indo-Pacifico (che di suo è già una creazione geopolitica di matrice americana) all'interno di nuovi blocchi che fanno capo a Washington. Le conclusioni a cui sono giunti i funzionari di Pechino sono tutte sintetizzabili nel considerare la mossa degli Stati Uniti come una provocazione che avrà come effetto quello di attivare una pericolosa escalation regionale.

La lettura di questa nuova alleanza da parte della Cina nasce però da una interpretazione che può essere indubbiamente definita di parte. Se è vero, infatti, che Washington ha impresso un'accelerazione alla militarizzazione dello scontro strategico in atto nel Pacifico, è altrettanto vero che la Repubblica Popolare sembra rimuovere dalle letture sulle origini di Aukus alcune recenti dinamiche che hanno scosso il teatro indo-pacifico e, nello specifico, anche i rapporti tra Canberra e Pechino. Interessante, a tal proposito, la spiegazione che fornisce il professor Stephen M. Walt, che in un

editoriale su *Foreign Policy*, pur ammettendo che quello che sta avvenendo nell'Indo-Pacifico sia una chiara svolta da parte statunitense, individua alcune ragioni anche nella politica cinese nell'area (1). Secondo il docente di Harvard, infatti, «fino a poco tempo fa, l'opinione pubblica australiana era ambivalente sulle implicazioni dell'ascesa della Cina: i vertici delle aziende speravano di preservare lucrosi legami commerciali e gli strateghi di spicco avvertivano che opporsi alla crescita della potenza cinese non era nell'interesse dell'Australia». Ambivalenza che però è cambiata da qualche anno, sia per un progressivo sganciamento dell'economia australiana dall'industria cinese, sia per un aumento della bellicosità e dell'irascibilità del gigante asiatico. L'esempio più recente riguarda la decisione da parte della Repubblica Popolare di punire con un embargo commerciale l'Australia dopo alcune mosse del governo «aussie» tra cui la proposta di un'inchiesta internazionale sull'origine del Covid-19. La mossa della Cina di chiudersi in sé stessa imponendo un blocco commerciale invece che mostrare anche solo aperture formali a una richiesta come quella australiana – sicuramente adottata anche su pressione degli Stati Uniti – ha scatenato la protesta dell'opinione pubblica isolana che non aveva mai aderito del tutto alla svolta anti-Pechino di molti segmenti della politica dell'anglosfera (2). In questo modo, si è generato un dibattito totalmente controproducente rispetto alle aspirazioni cinesi di dare l'immagine di una potenza capace di garantire la stabilità del Pacifico, manifestando una mentalità da rapresaglia diplomatica che ha fatto irrigidire anche un paese tradizionalmente legato al commercio con la Cina, come appunto l'Australia.

Se dunque Aukus rappresenta certamente un punto di svolta nel quadrante indo-pacifico, è altrettanto evidente che esso non è solo un accordo scaturito dal desiderio improvviso da parte di Washington di «incatenare» la potenza cinese, ma è anche sorto da una progressiva instabilità data dalle rivendicazioni di Pechino. Un innesto su una parte di mondo già particolarmente tesa e instabile e che per gli Stati Uniti rappresenta una condizione per proteggere gli interessi della propria enorme sfera di influenza oceanica, men-

tre per la Cina è il simbolo di una contrapposizione sempre più marcata del resto del mondo rispetto a quelle che non considera pretese, ma espressione di diritti inalienabili. Ed è da questa concezione che è scaturita anche una reazione ben diversa da parte dell'ex Impero di Mezzo rispetto alle precedenti scelte strategiche del rivale nordamericano.

Diversi esperti sottolineano, a tal proposito, il pericolo che la Cina, a differenza delle altre volte in cui è stata messa sotto pressione dal sistema occidentale, lasci prevalere una logica «da bunker» (3). Questo lo si evince non solo dalle parole dei funzionari del governo di Xi Jinping, ma anche dalle dichiarazioni contenute in diversi edito-



Il portavoce del Ministro degli Esteri di Pechino, Zhao Lijian (wikipedia.org).

riali e commenti sui media nazionali che hanno enfatizzato la capacità di Aukus di mettere in pericolo la regione. Il portavoce degli Esteri, Zhao Lijian, ha definito l'alleanza come un gesto di «estrema irresponsabilità» che «mina seriamente la pace e la stabilità regionale e intensifica la corsa agli armamenti». Stessi toni da parte dell'ambasciata cinese a Washington, che ha parlato di «mentalità da guerra fredda» da parte del blocco pacifico ideato dagli Stati Uniti (4).

Tuttavia, se queste espressioni degli alti funzionari della Repubblica Popolare sono dure ma inquadrabili all'interno di un dissenso diplomatico, sono le affermazioni della stampa legata al governo a svelare la reale percezione della politica cinese. Una doppia linea di comunicazione che chiarisce la portata della reazione di Pechino confermando quella mentalità da fortezza sotto assedio cui accennavamo in precedenza. Gli editoriali dei maggiori quotidiani del paese, a partire da quello in lingua inglese *Global Times* legato al Partito comunista, hanno dipinto subito dopo l'annuncio di Aukus un quadro a tinte fosche delle relazioni sino-americane e hanno accusato pesantemente Canberra e

Washington di voler colpire la Repubblica Popolare. Interessante, a questo proposito, l'articolo apparso sul tabloid in lingua inglese che ha parlato apertamente di una «isterica polarizzazione» decisa da Washington, di un'Australia che «si è trasformata in un avversario della Cina». Il tutto completato da minacce non molto velate nei confronti dell'isola, arrivando ad affermare che, in caso di provocazioni, «la Cina la punirà sicuramente senza pietà» diventando, in tal caso, «un obiettivo delle contromisure di Pechino in modo da inviare un avvertimento per gli altri» (5).

Il fondo del *Global Times*, utile termometro delle idee che circolano all'interno del Politburo, conferma diverse tendenze geopolitiche cristallizzate nella reazione cinese. La prima è quella della percezione di un pericolo. Aukus non è ritenuto solo una rinnovata partnership tra paesi già alleati, ma un elemento nuovo nello scacchiere indo-pacifico. La mossa statunitense di coinvolgere per la prima volta un paese della regione nella condivisione della tecnologia nucleare (seppure per adesso solo nella propulsione e non già nell'armamento) ha quindi un peso decisamente sostanziale e non può essere considerato un gesto puramente formale di rafforzamento dell'alleanza. In ballo c'è un equilibrio strategico e di sfere di influenze che la Cina ritiene possa essere scalfito in modo sensibile proprio da questo accordo.

La seconda tendenza, collegata a questa percezione di Pechino e alla rabbia mostrata da governo e media, è quella di estendere a tutti gli stati regionali gli effetti di questa svolta. L'avvertimento espresso sul *Global Times* è rivolto, infatti, non soltanto all'Australia — obiettivo immediato e più semplice di questa campagna mediatica e diplomatica — ma a tutti gli attori che secondo il quotidiano proveranno a contrastare l'agenda della Repubblica Popolare.

Chi sono questi «altri» a cui potrebbe essere inviato l'eventuale avvertimento della Cina? Lo schema è descrivibile quasi a cerchi concentrici, o al limite su più livelli. C'è un primo cerchio che è quello delle nazioni confinanti e che si confrontano direttamente con l'uscita della Repubblica Popolare dal suo enorme guscio terrestre in cui è stata racchiusa negli ultimi decenni. Tutti stati con cui Pechino ha contenziosi con cui

tenta di scalfire lo status quo regionale e che per questo potrebbero essere attratti dal nuovo assetto strategico impostato con Aukus per frenare le ambizioni cinesi. La Cina non può certo ritenersi minata dalle azioni dei singoli stati che compongono il mosaico dell'Asia orientale. È altrettanto evidente però il rischio per gli strateghi dell'ex Impero di Mezzo che questi paesi si uniscano in nuove partnership con gli Stati Uniti nel tentativo da parte del Pentagono di definire un nuovo equilibrio nella regione. Questo non sembra tradursi, almeno nell'immediato, in una rinnovata corsa agli armamenti temuta da Pechino. La stessa Washington appare abbastanza cauta nella possibilità che si scateni un riarmo della regione. E lo dimostra il fatto che la tecnologia nucleare per i sottomarini della flotta australiana è stata concessa solo per la propulsione, non per le armi, e soprattutto coinvolgendo — almeno per il momento — il più stretto alleato degli Stati Uniti e del Regno Unito dell'area (6).

Fatta questa premessa sulla cautela che ha caratterizzato l'estensione della tecnologia nucleare ad altri attori, è tuttavia possibile che la reazione del governo cinese, come sostenuto da diversi analisti, non si limiti a fratture diplomatiche o a minacce, ma sfoci in una corsa al rafforzamento del proprio arsenale balistico e nucleare. Mossa che potrebbe certamente deteriorare la sicurezza regionale al punto da produrre un effetto domino sull'intero sistema di deterrenza che coinvolge i diversi paesi dell'Asia orientale. La risposta «bunker» di Pechino potrebbe quindi scatenare una reazione a catena per cui la risposta cinese ad Aukus metterebbe ancora più a rischio le ambizioni internazionali del Partito. Sotto questo profilo, il lancio di un nuovo missile ipersonico poche settimane dopo l'annuncio dell'alleanza tripartita, le decine di aerei da guerra dell'Esercito Popolare di Liberazione che hanno penetrato la Zona di Identificazione di Difesa Aerea (ADIZ) di Taiwan e le notizie di nuove piattaforme per lancio di missili intercontinentali in diverse aree del paese non sembrano preludio di mosse tendenti apertamente al dialogo.

In questo livello, assumono particolare interesse tutte le potenze coinvolte nello schema di difesa di Washington nell'area indo-pacifica, a cominciare da quelle



Nella foto dell'agenzia Xinhua, veicoli militari cinesi che trasportano missili DF-17 in parata a piazza Tienanmen (ansa.it).

appartenenti al Quad (7): blocco a cui aderiscono, oltre ad Australia e Stati Uniti, anche Giappone e India. Anche in questo caso, per comprendere le problematiche derivanti dalle eventuali reazioni di Pechino, ci vengono in aiuto le affermazioni inserite in un altro articolo sempre del *Global Times*. Il quotidiano spiega che per la Repubblica Popolare gli Stati Uniti hanno intenzione di trasformare il Quad e Aukus in «bande sinistre» contrarie alla Cina, ribadendo anche qui le minacce a tutti i partecipanti di non «*calpestare la linea rossa degli interessi fondamentali della Cina*» perché questa «*non esiterà a punirli*» (8).

Unire Aukus e Quad conferma per la Cina un cambiamento di prospettiva nei confronti dei paesi circostanti: non vengono considerati come obiettivi soltanto gli stati che sperano nell'ingresso in nuovi patti di sicurezza con Washington per tutelarsi rispetto al gigante asiatico, ma anche quei paesi che già sono alleati o partner degli Stati Uniti e che ora sono ritenuti obiettivi di una eventuale rappresaglia per questa nuova partnership pacifica che appare, a tutti gli effetti, un punto di non ritorno anche per Pechino. India e Giappone, rivali sistemici della Cina ma anche partner commerciali di estrema rilevanza e potenze con una lunga e peculiare tradizione strategica, sono quindi a tutti gli effetti potenziali nemici accusati di essere strumenti della Casa Bianca per contenere i sogni cinesi. Un'interpretazione verso i propri vicini che rischia di

rilevare un peggioramento delle relazioni nel continente, dal momento che se prima la diplomazia cinese si basava su una forma di ossequioso rispetto dei canoni diplomatici, ora appare molto più incline allo scontro e alle minacce anche con soggetti non direttamente coinvolti nelle più recenti frizioni.

Ampliando il raggio delle ripercussioni di Aukus anche alle potenze appartenenti al Quad, diventa così sempre più reale il pericolo che la Repubblica Popolare si trincererà dietro una rin-

novata assertività che si sfoghi, sia nelle aree contese, sia nel rafforzamento del proprio arsenale. Soprattutto, se si considerano i diversi fenomeni che stanno caratterizzando il sistema militare dei paesi appartenenti al Quad. Oltre all'Australia, vera pietra dello scandalo con i sottomarini a propulsione nucleare, è doveroso ricordare il processo di trasformazione del Giappone, che ha da alcuni anni ricalibrato la propria agenda strategica svincolandosi da decenni di pacifismo forzato. Una tendenza confermata, proprio nel settore navale e, in particolare, sottomarino, dal recente varo nei cantieri di Kobe del secondo sottomarino classe «Taigei», lo *Hakugei*. Oltre al Giappone, fondamentale è inoltre l'agenda militare dell'India, che ha da diverso tempo impostato una riforma generalizzata del proprio arsenale e una modernizzazione del sistema militare nazionale, sia per il lato missilistico, che per quello aereo e navale. Tutto questo senza dimenticare, sullo sfondo, l'eterna crisi coreana, dove si assiste a una costante crescita, sia della forza navale sudcoreana, sia delle capacità missilistiche e sottomarine del regime del Nord.

L'osservatore silenzioso: la Russia

Se la Cina è il primo obiettivo (non dichiarato) della nuova alleanza, non bisogna tuttavia dimenticare che Aukus ha il potenziale per essere una spina nel fianco nei confronti di un'altra superpotenza con mire inferiori, ma sempre rilevanti, nel Pacifico: la Russia. A

confermare questo possibile doppio binario della nuova alleanza targata Washington è stato l'ex ambasciatore australiano negli Stati Uniti, Joe Hockey, il quale ha spiegato, in un'intervista a *Sky News*, che l'accordo trilaterale «non riguarda solo la Cina [...] ma riguarda anche la Russia, che negli ultimi anni ha notevolmente aumentato le sue capacità» (9). Le parole dell'alto funzionario di Canberra rivelano così un quadro probabilmente ancora più articolato della nuova architettura regionale promossa da Stati Uniti e Regno Unito e che coinvolge anche Mosca. Un soggetto geopolitico spesso sottovalutato nella lettura delle questioni dell'Asia orientale e del Pacifico, ma che invece è sempre bene tenere in considerazione soprattutto in funzione dei recenti sviluppi della Marina russa dall'oceano in questione all'Artico.

Gli analisti russi hanno dato diverse interpretazioni di Aukus. Letture che, nel momento in cui scriviamo, sembrano in ogni caso orientate a predicare una certa cautela nell'esprimere giudizi netti. Ed è una linea che sembra condividere anche il Cremlino. Alcuni osservatori e membri dell'establishment russo, a partire dal segretario del Consiglio di sicurezza della Russia, Nikolai Patrushev, hanno puntato il dito sul *modus operandi* degli Stati Uniti, investendo sulla frattura che si è aperta con la Francia e sfruttando lo «schiaffo dei sommergibili» come monito per chi considera Washington un alleato a costo zero. Altri, invece, hanno evi-

denziato, al pari dei cinesi, il pericolo di una corsa alle armi (anche nucleari) che possa incendiare il Pacifico. Scenario che da Mosca hanno anche pensato di evitare proponendo, attraverso il rappresentante Mikhail Ulyanov, che la flotta di sottomarini australiani sia sottoposta al controllo dell'Agenzia internazionale per l'energia atomica (10). Tuttavia, per comprendere le varie sfaccettature del punto di vista di Mosca, è interessante anche analizzare quanto scritto da Andrei Kortunov, direttore del *Russian International Affairs Council*, (11). L'esperto, in un suo commento sulla nuova alleanza del Pacifico, pone l'accento su due questioni. La prima è che Aukus conferma, almeno per il momento, che la priorità strategica degli Stati Uniti resta la Cina, anche con il cambio di amministrazione alla Casa Bianca. Un problema che è diventato così fondamentale nelle gerarchie di Washington da poter sacrificare anche le ottime relazioni con la Francia e l'equilibrio nucleare nell'Indo-Pacifico. La seconda considerazione è che gli Stati Uniti, decidendo per il rafforzamento dell'arsenale australiano, hanno implicitamente ammesso di non essere in grado di gestire in solitaria l'ascesa della Repubblica Popolare. Convinzione che ha reso necessario per Washington anche ripensare la tradizionale reticenza verso la condivisione di tecnologie nucleari. Per Kortunov, dunque, il focus sulla Cina contraddice il pensiero di chi ritiene Aukus un problema immediato anche per la Russia. L'analista

evidenzia anzi la possibilità che questo accordo possa provocare addirittura una certa accondiscendenza statunitense verso partnership bilaterali russe con gli attori asiatici solo per controbilanciare la potenza cinese. Mentre, al contrario, la prospettiva che Aukus si trasformi in una «Nato dell'Indo-Pacifico» potrebbe realizzarsi — a detta del direttore del *think tank* russo — solo con l'adesione di altri paesi rimasti esclusi dal patto ma che risultano fondamentali nello scacchiere indo-pacifico,



Navi della flotta russa. In primo piano la fregata AMMIRAGLIO GORSHKOV, eponima della classe (cnn.com).

ovvero Giappone, Canada, Corea del Sud, India e Vietnam. Dal momento che questi paesi non hanno tutti una linea antirusa – al contrario alcuni di essi hanno ottimi rapporti con Mosca – per l'analista questa nuova *partnership* non sarebbe un problema centrale per il Cremlino. C'è anche chi suggerisce, portandosi molto in avanti, che la frizione causata da Aukus tra Europa e Stati Uniti possa essere il preludio di un riavvicinamento della Federazione russa all'UE. Tuttavia, almeno in questo caso, non può dimenticarsi il fatto che l'Alleanza atlantica è un sistema consolidato e condiviso da diversi paesi: cosa ben diversa da un patto che, per il momento, appare ancora privo di certezze.

Ulteriore elemento che non va sottovalutato nella percezione russa di Aukus è infine la possibilità che questo accordo attivi un nuovo equilibrio delle sfere di influenze con una maggiore libertà di manovra anche per la Russia. La domanda che inizia a circolare nella Difesa russa riguarda infatti la possibilità che la vendita di tecnologia nucleare da parte di Stati Uniti e Regno Unito possa liberalizzare questo strumento anche per le altre potenze dell'atomo. Esperti militari russi hanno ipotizzato uno scenario da «apertura del vaso di Pandora», con Mosca che potrebbe allentare le restrizioni che si è imposta sul nucleare provando invece a vendere proprie tecnologie e mezzi ai partner più consolidati (12).

Idee che appaiono ancora distanti dalla loro concretizzazione, ma che dovrebbero indurre a una riflessione sulla possibilità che Aukus faccia scattare un nuovo modo di intendere la propria rete di alleanze inglobando un elemento che finora era tenuto molto più in disparte: la tecnologia nucleare. Da queste premesse si comprende dunque perché le reazioni russe verso questo accordo tra Regno Unito, Stati Uniti e Australia siano diverse da quelle cinesi. E questo nonostante entrambe le maggiori potenze di Aukus abbiano impostato da tempo una politica fortemente avversa a Mosca. Il Cremlino non può certo definirsi soddisfatto di questo patto tripartito nel Pacifico, soprattutto in qualità di partner strategico della Cina nel contesto asiatico e marittimo. Tuttavia, l'impressione è che abbia adottato una politica attendista anche per le

ragioni che abbiamo citato pocanzi: irritazione europea, indebolimento della Nato e dell'Occidente, possibilità che la liberalizzazione del mercato nucleare possa in qualche modo provocare un interessamento globale per la tecnologia detenuta anche dalla Russia.

Restano ovviamente delle problematiche che Mosca non può ignorare. Il rafforzamento strategico degli Stati Uniti con la costruzione di un'alleanza di questo genere può interferire con i programmi russi nel Pacifico. C'è poi il dubbio sui limiti e sulle prospettive di questo patto, che se è vero che appare costruito per contrapporsi principalmente alla Cina, d'altro canto è potenzialmente rivolto a chiunque Washington consideri un rivale regionale. Quindi anche nei confronti della Russia. Infine, il timore di un effetto domino che porti a nuovi equilibri nucleari nell'Indo-Pacifico può avere effetti su tutte le altre regioni in cui Mosca ha più di un alleato e che sono molto più rilevanti per la sua agenda. In questi casi è difficile dare per certo che un problema nato come indo-pacifico resti tale. Del resto, la stessa definizione di questa regione è politica e non geografica, e dunque muta anche i propri confini a seconda della potenza che si assume come soggetto. Per la Russia, l'Indo-Pacifico non può non avere riflessi in Asia centrale, così come per le potenze a vocazione marittima questa regione racchiude necessariamente tutte le principali rotte oceaniche fino a Bab el-Mandeb.



Bab el-Mandeb è lo stretto che congiunge il Mar Rosso con il Golfo di Aden e quindi con l'Oceano Indiano. Ai due lati delle sue sponde si fronteggiano Gibuti, sulla costa africana e lo Yemen, nella Penisola arabica (wikipedia.org).

Global Britain e schiaffo a Parigi

La reazione ad Aukus non è dunque solo legata all'Indo-Pacifico, ma ha ripercussioni in ogni angolo del mondo scalfito da ciò che accade in questo quadrante. Un dato che fa riflettere. È possibile che un'alleanza che ha come obiettivo (implicito) la Cina e come simbolo i sottomarini all'Australia diventi fondamentale anche per i rapporti con potenze localizzate in regioni distanti migliaia di chilometri dal luogo del contendere? La risposta è affermativa ed è da analizzare in chiave europea partendo da due elementi evidenti sin dalla nascita del patto: la partecipazione del Regno Unito e l'ira francese per la notizia dell'accordo.

Per quanto riguarda la partecipazione della Gran Bretagna al patto, è stato detto da alcune parti che esso è sostanzialmente una conseguenza molto evidente di un processo di consolidamento della *special relationship* tra Londra e Washington. Molti analisti tendono anche a minimizzare il ruolo britannico descrivendo il Regno Unito come una sorta di alleato obbligato degli Stati Uniti, più trascinato che desideroso di partecipare a una nuova alleanza che pone le ambizioni di Pechino al centro di un nuovo equilibrio delle sfere di influenza. Una lettura che è stata fornita anche in Francia. Tuttavia, questa interpretazione che sottovaluta il peso britannico rischia di essere riduttiva. Se infatti è indubbio che gli Stati Uniti abbiano assunto dopo la fine della Seconda guerra mondiale un ruolo egemonico nel panorama occidentale, è altrettanto vero che Londra ha da tempo assunto una impostazione strategica molto più proiettata verso l'Estremo Oriente anche a prescindere da ciò che viene richiesto a Washington. Una svolta che nasce non solo da un tradizionale interesse britannico per aree che un tempo erano nel raggio d'azione dell'Impero, ma anche dall'indiscusso peso dei mercati asiatici sia come *hub* per le merci sia come grandi piazze della finanza mondiale (e legate a doppio filo alla Borsa di Londra). Il progressivo avvicinamento del Regno Unito al mondo asiatico, unito all'innato interesse per il controllo delle rotte commerciali e per i cosiddetti colli di bottiglia (*choke points*) fondamentali nell'area, ha fatto sì che per la Gran Bretagna fosse impensabile escludere dal proprio raggio d'azione l'area dell'Indo-Pacifico.

La tradizionale proiezione asiatica del Regno Unito si è definita in questi ultimi anni, anche in concomitanza con l'uscita dall'Unione europea, con lo sviluppo di una nuova agenda strategica passata alla storia con l'evocativo termine di «*Global Britain*». La visione del governo di Boris Johnson — si legge nel documento programmatico — prevede che Londra diventi «*il partner europeo con la presenza più ampia e integrata nell'Indo-Pacifico, impegnato a lungo termine, con partnership più strette e più profonde, a livello bilaterale e multilaterale*» (13). Per raggiungere questo obiettivo, il Regno pensa a un miglioramento della propria posizione e al supporto degli alleati: azione che include il sostegno a partenariati locali come i *Five Power Defense Arrangements* (14), e il rafforzamento del legame con l'ASEAN (Association of South East Asian Nations) e il Forum delle isole del Pacifico. Aukus, pertanto, non è solo il frutto di una decisa virata statunitense verso il Pacifico blindando un partner essenziale come l'Australia, ma è anche un modo per il Regno Unito di rafforzare quella visione globale e oceanica che è essenziale per Londra per diverse ragioni. Non ultimo, sia chiaro, lo spostamento del focus statunitense verso la Cina.

Global Britain ma non solo, perché l'alleanza del Pacifico ha avuto in Europa anche una prima vittima: la Francia. Il motivo è da ricercare nella decisione da parte dell'Australia di infrangere l'accordo siglato nel 2016 con la controparte francese per l'acquisto di sottomarini diesel-elettrici di *Naval Group*. Canberra, il giorno dell'annuncio del nuovo patto con Regno Unito e Stati Uniti, ha così stracciato un'intesa che a Parigi era stata definita «il contratto del secolo». Le dichiarazioni da parte francese, sia a livello di stampa che a livello governativo, sono state a dir poco furiose. Dall'esecutivo transalpino hanno accusato i tre firmatari di aver inferto alla Francia una «pugnalata alle spalle» e che ciò che era avvenuto con Aukus aveva lo stigma del tradimento. Il presidente francese, Emmanuel Macron, ha deciso di ritirare temporaneamente degli ambasciatori da Australia e Stati Uniti. Nessun ordine per l'invio in Gran Bretagna, forse come gesto di ulteriore sfida verso Londra. Ma quello che è apparso come un pericoloso diverbio tra due partner



Il presidente francese Macron dopo l'accordo di Aukus ha deciso il ritiro temporaneo degli ambasciatori da Australia e Stati Uniti (lastampa.it).

dell'Occidente racchiude in realtà diverse tendenze che da tempo caratterizzano il rapporto tra le due sponde dell'Atlantico e che riguardano sia la Francia come singola potenza che l'Unione europea come blocco alleato degli Stati Uniti.

Dal punto di vista francese, lo «schiaffo» subito con la mancata conclusione dell'accordo per i sottomarini all'Australia non è solo una perdita finanziaria. La brusca cancellazione del contratto da parte di Canberra — giustificata anche da questioni tecniche addotte dal governo dell'isola come motivo di continui rallentamenti nella concretizzazione dell'intesa — ha innescato a Parigi e in Europa un serrato dibattito sui rapporti con gli Stati Uniti. E questa discussione è una delle chiavi per comprendere gli effetti di Aukus oltre al semplice livello regionale. Dal momento dell'annuncio realizzato dai tre leader dell'anglosfera, infatti, l'Unione europea, già ferita dal precipitoso ritiro dall'Afghanistan, ha incentrato diversi vertici bilaterali e multilaterali sul concetto di autonomia strategica e sulla volontà di riconsiderare la partnership con gli Stati Uniti anche alla luce di un'eventuale ed effettiva difesa comune europea. Tema complesso e che non è possibile descrivere in questa sede, ma che tuttavia rileva perché viene innescato e alimentato soprattutto nei momenti di maggiore divario tra Washington e le cancellerie del vecchio continente.

Per Parigi il problema è centrale per diverse ragioni.

In primo luogo, la Francia ha sempre avuto l'obiettivo di un maggiore autonomia dell'UE rispetto agli Stati Uniti anche nella prospettiva di un'Europa che sia un cosiddetto moltiplicatore di forza del paese. L'Eliseo non ha mai nascosto il desiderio di costruire una difesa europea che avesse nella capitale francese il suo fulcro strategico. E il possesso di un arsenale nucleare così come il mantenimento del seggio permanente al Consiglio di sicurezza delle Nazioni unite fanno sì che la Francia sia attualmente l'unico paese dell'Unione europea a potersi ritenere una potenza militare in grado di avere una proiezione politica e strategica a tutti gli effetti globale. In secondo luogo, un'Europa più autonoma rispetto agli Stati Uniti comporterebbe un diverso orientamento dell'agenda strategica di Bruxelles, più coinvolta nelle aree di crisi in cui è presente Parigi e in cui sono compromessi gli interessi francesi. L'esempio più chiaro in tal senso è il Sahel, uno degli scenari più importanti e complicati dell'agenda transalpina e da cui Macron spera in un progressivo ritiro prima che si trasformi definitivamente nell'«Afghanistan francese». Una rinnovata autonomia strategica dell'UE rispetto ai desiderata di Washington potrebbe dunque essere un mezzo per raggiungere quella condivisione delle crisi a livello continentale che aiuterebbe il presidente francese nel suo allentamento dell'impegno nell'Africa sub-sahariana.


Aukus però ha anche un valore peculiare per la Francia in chiave eminentemente indo-pacifica. Ed è anche per questo che a Parigi la nuova partnership con corpo in Australia e testa negli Stati Uniti non è stata particolarmente apprezzata. Al problema economico, infatti, che non è certamente secondario per *Naval Group* e lo stato francese, si aggiunge il nodo della presenza strategica del paese nel quadrante indo-pacifico. Una presenza non irrilevante dal momento che la Francia ha nella regione territori d'oltremare, due milioni di cittadini e circa settemila militari. Come ricordato su *Limes* (15), grazie alle forze di stanza a La Riunione, in Nuova Caledonia, Polinesia Francese e con le basi ai limiti occidentali dell'Oceano Indiano (Abu Dhabi e Gibuti), la Francia ha tutte le caratteristiche per essere considerata l'unica potenza europea con una proiezione indo-pacifica. La *Marine Nationale* — come suggerlo



Sottomarini francesi Shortfin Barracuda in formazione (defense.fr).

operativo a questo afflato orientale dell'Eliseo — da tempo svolge missioni operative in tutti i settori più complessi della regione. E a completare il quadro dell'agenda francese nell'area va ricordato che negli anni si sono rafforzati i legami industriali e strategici con l'India in diversi ambiti della difesa.

Sotto questo profilo, il documento pubblicato dal ministero per l'Europa e gli Affari esteri sulla strategia della Francia nell'Indo-Pacifico rappresenta una chiave di lettura fondamentale per capire le mosse transalpine (16). E conferma, in questo modo, i motivi dietro la dura presa di posizione dell'Eliseo nei confronti della partnership che ha «strappato» l'Australia dai piani francesi. Che questo accordo abbia poi effetti paradossalmente positivi per i piani di Parigi nel breve termine dipenderà inevitabilmente dalle contromosse attuate dall'Esagono. I primi segnali inducono

a non sottostimare le capacità francesi di ottenere un vantaggio da una situazione che, apparentemente, ne ha compromesso gli interessi strategici. Gli accordi per la vendita di unità di superficie ad alleati europei degli Stati Uniti e della Francia sono considerati da alcuni attenti analisti come un primo esempio di compensazione da parte della Casa Bianca nei confronti di un Eliseo ferito dalla perdita del contratto per i sottomarini all'Australia. E questo fatto implica un pensiero strategico a tutto tondo sull'importanza dell'Indo-Pacifico anche per paesi estranei ad Aukus e ad alcune missioni occidentali. La partecipazione in questo contesto, oggi, è fondamentale non solo per ribadire l'appartenenza al blocco atlantico, ma anche la propria capacità di essere attori che si interessano a un Pacifico che diventa sempre più cruciale e decisivo anche nelle gerarchie delle potenze. 

NOTE

- (1) <https://foreignpolicy.com/2021/09/18/aukus-australia-united-states-submarines-china-really-means>.
- (2) <https://www.economist.com/briefing/2021/09/25/aukus-reshapes-the-strategic-landscape-of-the-indo-pacific>.
- (3) <https://thediplomat.com/2021/10/chinas-aukus-response-highlights-beijings-bunker-mentality>.
- (4) <https://www.politico.com/news/2021/09/16/china-hovls-at-perceived-threat-of-new-aukus-agreement-512376>.
- (5) <https://www.globaltimes.cn/page/202109/1234459.shtml>.
- (6) Canberra già fa parte dei Five Eyes, del Quad e ha appena celebrato i 70 anni di appartenenza a un'altra alleanza meno nota ma non meno simbolica come la Anzus (Australia, New Zealand, United States Security Treaty).
- (7) Quadrilateral Security Dialogue.
- (8) <https://www.globaltimes.cn/page/202109/1234988.shtml>.
- (9) <https://www.skynews.com.au/australia-news/defence-and-foreign-affairs/hockey-aukus-a-gamechanger-against-china-russias-increasing-capabilities/video/b3e6af09203e4d47d76be02f8b1037dd>.
- (10) <https://tass.com/politics/1339095>.
- (11) <https://carnegiemoscow.org/commentary/85451>.
- (12) <https://www.mk.ru/politics/2021/09/17/ssha-otkryli-yashhik-pandory-na-rynke-atomykh-podlodok.html>.
- (13) <https://www.gov.uk/government/publications/global-britain-in-a-competitive-age-the-integrated-review-of-security-defence-development-and-foreign-policy>.
- (14) <http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1971/21.html>.
- (15) <https://www.limesonline.com/francia-strategia-indo-pacifico/124537?prv=true>.
- (16) <https://www.elysee.fr/admin/upload/default/0001/10/c3852600ccbcbcc2fa05ecf147fa307a79ac17.pdf>.



NAVIGA IN SICUREZZA USA SOLO PUBBLICAZIONI UFFICIALI DELLO STATO

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

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

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

SCEGLI E ACQUISTA CON UN CLIC

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

iim.shopfactory.com

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





La strategia marittima della Cina

E le sfide della Marina cinese

Giuseppe Lertora

Ammiraglio di squadra (ris). Dal 12 dicembre 2006 al 28 aprile 2009 ha ricoperto la carica di Comandante in capo della Squadra navale, e per quasi due anni, quella di Comandante della Forza Marittima Europea (EUROMARFOR) in UNIFIL, durante la crisi libanese. Precedentemente, da dicembre 2005 a dicembre 2006, è stato Comandante in capo del Dipartimento Militare Marittimo Alto Tirreno e nel periodo aprile-ottobre 2004, il Senior National Representative Italiano presso USCENTCOM (Tampa, Florida), per le operazioni Enduring Freedom e Iraqi Freedom. Comandante dell'Accademia navale, per un triennio, a cavallo del millennio; in precedenza ha svolto l'incarico di capo Reparto aeromobili della Marina Militare per oltre un lustro, gestendo i programmi internazionali relativi ai velivoli AV-8B, quello dell'elicottero EH-101 ed NH-90. Ha comandato fra l'altro la fregata Maestrale e il cacciatorpediniere Francesco Mimbelli e, in quanto pilota di Marina, è stato responsabile di diverse componenti di volo imbarcate.



(thetimes.co.uk).

Nell'immaginario collettivo, fra le paure planetarie, ha sempre avuto un posto di primo piano il c.d. Pericolo Giallo, ovvero il presunto timore o terrore che i cinesi e giapponesi potessero governare il mondo sovvertendo i valori e la cultura occidentali; tale spauracchio, creato alla fine del XIX secolo, al di là di alcune preoccupazioni collettive generate talvolta dall'abnorme crescita demografica e quindi dalla naturale necessità di espansione, è rimasto, per fortuna, sì latente ma pur sempre confinato nella stessa definizione: la storia riscontra infatti che fino al secondo dopoguerra non c'è stata una situazione sociale, economica e militare cinese che potesse costituire un vero pericolo per gli altri paesi e, quindi, tale da realizzare quel loro livello di ambizione, fino allora rimasto solo teorico e in larga misura concretamente poco realizzabile. Negli ultimi 25-30 anni ab-

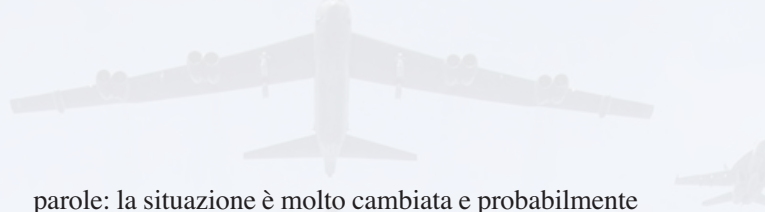
biamo tuttavia assistito a un radicale cambio di *policy* e di strategie della Repubblica Popolare che, forte di un'economia in decisa e straordinaria espansione, con costi della manodopera bassi e con uno sviluppo industriale senza precedenti, ha puntato sulla penetrazione dei mercati e su una presenza massiccia e talvolta aggressiva a livello internazionale, con una politica estera sempre più ambiziosa e progetti di grande rilievo. Parallelamente, sul piano militare c'è stata una crescita altrettanto importante, con la disponibilità di tecnologie e mezzi spesso «emulati» — anche sottobanco — da quelli occidentali; inoltre, si è passati da un sistema di difesa esercito-centrico piuttosto monolitico, a una trasformazione della Cina in potenza marittima per la realizzazione di quel «sogno» di recente richiamato da Xi Jinping, non solo a parole ma con progetti colossali, primo fra tutti il BRI, Belt and Road Initiative, la ormai



«L'importanza annessa alle isole prospicienti le proprie coste, dalle Spratley (qui nell'immagine e in apertura sullo sfondo, japantimes.com) alle Paracel, è certamente legata alla scoperta di giacimenti petroliferi appetibili, ma soprattutto perché sono considerate punti geostrategici». «(...) per i cinesi, puntare con grande determinazione a far diventare la Marina una potenza globale, ha una declinazione fortemente geopolitica e geostrategica anche per potersi confrontare con la Marina degli Stati Uniti, ritenuta finora la più forte del mondo» (nell'immagine, la flotta statunitense in esercitazione nel Pacifico, navy.mil).

celebre «via della seta» che interesserà marcatamente non solo il continente asiatico, ma anche quello africano ed europeo. Non ci sono dubbi che da almeno 3-4 lustri sia in atto un potenziamento nella RPC che esprime il desiderio di affermarsi quale potenza militare mondiale e il livello di ambizione che, a breve, potrebbe consentirgli di competere con gli Stati Uniti, disponendo di una Marina di eccellente livello. Perché la Cina ha voluto investire e potenziarsi sul mare, quando fino a qualche decennio fa, aveva avuto un ruolo marittimo tutto sommato marginale? L'ascesa della Marina cinese e di una poderosa strategia marittima è il frutto di un processo evolutivo assai articolato e di una graduale presa di coscienza del valore del Potere Marittimo quale strumento e funzione fondamentale per «incidere sulla storia dei popoli», per dirla alla Mahan. Vi sono stati elementi assai importanti, comunque, che hanno consentito questa trasformazione verso la marittimità, in quanto è venuta meno l'importanza delle minacce alla sicurezza nazionale cinese di un'invasione russa dal Nord e anche il progressivo superamento delle diatribe con i diversi Stati continentali confinanti. Certi concetti esercito-centrici sono pertanto stati completamente stravolti a favore della marittimità e hanno trovato posto, giustamente, in una strategia elaborata ed espressa in un Libro Bianco della Difesa che, oltre a delineare la *main-road* per conseguire quegli obiettivi ed evidenziare le minacce ipotizz-

zabili, affermava un principio progressista encomiabile: la necessità di ripensare e rivalutare la tradizionale preminenza dell'ambiente terrestre-continentale su quello marittimo, bilanciando le varie componenti e razionalizzandole per conseguire quel «sogno cinese» sostanzialmente «bagnato». Per inciso quella strategia potrebbe essere in qualche misura emulata per costruire una Marina di primo livello, che diverrà — volenti o nolenti — un'esigenza ineludibile se si crede nel valore allocato alla marittimità per lo sviluppo e il benessere futuro di tutti i paesi occidentali. È chiaro che per i cinesi puntare con grande determinazione a far diventare la Marina una potenza globale ha una declinazione fortemente geopolitica e geostrategica anche per potersi confrontare con la Marina degli Stati Uniti, ritenuta finora la più forte del mondo che, comunque, potrebbe interferire pesantemente con gli interessi cinesi in quel teatro del Pacifico, non solo per le turbolenze connesse con Taiwan e Hong Kong, ma anche per la libertà di transito fra quelle «perle», cioè fra quelle centinaia di isole strategicamente assai importanti: la Marina ha un ruolo fondamentale, quindi, nel mantenimento della libertà delle rotte attraverso il Mar Cinese Meridionale e il transito negli Stretti di Malacca, ma anche quello di poter proiettare le capacità e la propria potenza al di là della cintura indo-asiatica. L'importanza annessa alle isole prospicienti le proprie coste, dalle Spratly alle Paracel, è certamente legata alla scoperta di giacimenti



petroliferi appetibili, ma soprattutto perché sono considerate punti strategici in quanto, se occupate, potrebbero costituire una vera e propria spina nel fianco cinese e una seria minaccia per poter accedere liberamente dalla terraferma verso gli oceani.

In effetti, i movimenti della flotta cinese possono essere compromessi nel transito attraverso le tre catene di isole davanti alle proprie coste, da cui agevolmente si controllano i movimenti per l'accesso agli spazi oceanici; inoltre in caso di crisi o di aperta conflittualità soprattutto le portaerei sarebbero dei *target* di alto valore, HVT (*High Value Target*), assai vulnerabili ad attacchi di sommergibili nel corso della loro forzosa uscita da quella cintura. In particolare, negli ultimi anni, in linea con i principi del Potere Marittimo, oltre a sviluppare una flotta militare in grado di esercitare la supremazia marittima regionale, la Cina si è dotata di una potente flotta mercantile e di una rete di porti «scelti» nonché di aeroporti militari idonei per assicurare alle proprie FF.AA. le necessarie basi di appoggio avanzate: ciò anche per spezzare l'accerchiamento operato dagli Stati Uniti e dai loro alleati locali che condizionano in qualche misura gli accessi liberi nel Mar Meridionale, e rischiano di interferire anche con il mega-progetto della via della seta, con la rete dei trasporti marittimi, dei collegamenti ferroviari e aerei, degli oleodotti, e via dicendo. Va anche preso atto che l'US Navy, pur volendo conservare il controllo degli spazi comuni, dal mare, al cielo fino al cyberspazio, funzionali all'egemonia nell'area, ha in qualche misura visto indebolirsi, con un lento processo, l'indiscussa *leadership* mondiale e, anche nella quantità degli assetti disponibili; in poche

parole: la situazione è molto cambiata e probabilmente non sarà destinata a migliorare in futuro. Anche la nuova amministrazione Biden dovrà mettere al primo posto della politica estera e del centro di gravità degli interessi geopolitici, l'area del Pacifico con la Cina che resterà la maggiore preoccupazione degli americani non solo sotto il profilo economico, ma anche militare. L'importanza quindi di essere presenti in forze in quella regione è essenziale anche per rasserenare le nazioni di quell'area — quindi non solo Hong Kong e Taiwan che sono certamente degli avamposti di estremo interesse — che temono sempre più l'espansione cinese ed eventuali cesure circa la libertà di navigare in quelle rotte in cui transitano merci essenziali per la vita continentale e oltre i due terzi del greggio e dei prodotti petroliferi. Quasi il 50% del commercio cinese con le materie prime e il cibo transitano nel Mar Cinese Meridionale e attraversano lo Stretto di Malacca; pertanto la Cina è costretta a tenere aperte queste rotte vitali e a confrontarsi con la presenza dell'US Navy che da tempo ha avviato e consolidato un processo di cooperazione con le Forze navali dei paesi alleati dell'area. Sarà quindi inevitabile il confronto fra le due Marine, non a colpi di cannone e di missili, poiché quella cinese deve ancora maturare l'esperienza sul mare necessaria nel «*combat*» per scontri diretti, ma potrà fin d'ora giocare «duro» per affermare la sovranità nelle acque del Pacifico limitrofe e contese, nonché nelle Zone Economiche Esclusive di particolare interesse in quell'area.

La Cina da tempo ha legato a sé, con dipendenze di vario genere e non solo economiche, molti paesi indo-africani e anche europei, forzando la mano dei vari governi con il progetto faraonico della via della seta: ciò imporrà che la politica estera degli Stati Uniti si concentrerà sempre più in quelle aree, considerate il centro di gravità delle forze americane e sempre meno in quelle europee e mediterranee in particolare. Si può quindi parlare, oggi, di una vera e propria sfida marittima nei mari prospicienti la Cina che, a fronte di un incremento tecnologico e nel settore navale, tende a conquistarsi un ruolo di primaria importanza nella regione contro una Marina, l'US Navy, sia con strumenti operativi propri del mondo navale, ma se del caso anche con metodi *cyber* e di *intelligence* militare e industriale.



In questo scenario c'è da aspettarsi una sorta di saldatura fra cinesi e russi, viste anche le recenti esercitazioni bilaterali effettuate, che potrebbe produrre degli effetti estesi disastrosi per gli americani i quali, per evitarli, potrebbero essere costretti a schierarsi più o meno apertamente con i russi: un problema spinoso per la nuova amministrazione Biden che può risultare assai indigesto per gli stessi elettori democratici. D'altronde il potenziamento della flotta cinese è avvenuto, nelle ultime decadi, anche con un poderoso concorso della Marina russa con una spinta cooperazione nel settore degli armamenti, con acquisizione di tecnologie militari e con l'approvvigionamento di navi del tipo caccia classe «Sovremenny», di sommergibili classe «Kilo» e di aerei tipo «Sukoi». Successivamente la Cina, dopo un periodo di trasferimento tecnologico, ha indotto la sua Marina a costruire le proprie piattaforme divenendo, nel giro di un paio di lustri, la Componente più rilevante del dicastero Difesa cinese, arrivando a contare altresì oltre 350 bastimenti di varia taglia e dislocamento nel proprio inventario. La Marina dell'Esercito Popolare di Liberazione ha quindi superato quantitativamente quella americana che vanta circa 299 unità navali, anche se un confronto in termini qualitativi e volumetrici vede ancora la superiorità della US Navy per la presenza di circa 11 portaerei; ma gli esperti valutano che nel volgere di 10 anni, se tale *trend* continua, si prefigura il superamento anche nei volumi complessivi. Secondo le attuali previsioni nel 2025 la Marina cinese potrà schierare addirittura 400 bastimenti fra combattenti e ausi-

liari, a fronte di 355 navi degli americani, con un sensibile sbilanciamento a favore dei primi. Accanto alla notevole crescita degli organici e dei relativi armamenti navali dovrà, tuttavia, corrispondere un analogo incremento nell'acquisizione di una forte e qualificata esperienza in mare con l'addestramento e il conseguimento di adeguate capacità operative degli equipaggi affinché quella Marina possa raggiungere un livello di «*combat readiness*» da potersi confrontare con altre «storiche» ampliando il proprio raggio di azione e di proiezione anche oltre i confini indo-pacifici, per realizzare le proprie ambizioni geostrategiche fondamentali. Comunque l'obiettivo a lungo termine è quello predetto del dominio sul mare e degli oceani, ma ora è della massima importanza esercitare la capacità di protezione nel Mar Cinese Meridionale, garantendo le SLOC (*Sea Lines of Communication*) nell'area e, con operazioni di controllo e di sorveglianza, impedire l'accesso di navi straniere nei mari di interesse. La Marina cinese, nota come PLAN (People Liberation Army Navy) si sviluppa e si modernizza a un ritmo impressionante, con moderne costruzioni di caccia, incrociatori, navi d'assalto anfibio e portaerei, ma anche con un numero assai elevato, più di 30, fregate *multi-purpose*, nonché circa 70 unità minori, tipo corvette per l'impiego *littoral*; per dare un'idea di quella trasformazione gigantesca, solo negli ultimi 10 anni ha costruito oltre 140 bastimenti, fra navi grigie e sommergibili. Per la componente subacquea, che esprime la strategia di deterrenza nucleare, i cinesi si avvalgono attualmente di 7 sommergibili nucleari, contro i 10 previsti nel prossimo futuro, a fronte di una consistenza totale di 62 battelli per lo più convenzionali, contro la preponderante flotta statunitense che può contare su 50 battelli a propulsione nucleare. Dovrebbe es-

«(...) il potenziamento della flotta cinese è avvenuto nelle ultime decadi anche con un poderoso concorso della Marina russa, con una spinta cooperazione nel settore degli armamenti, con acquisizione di tecnologie militari e con l'approvvigionamento di navi del tipo caccia classe «Sovremenny», di sommergibili classe «Kilo» e di aerei tipo «Sukoi» (qui nell'immagine, pixabay.com).



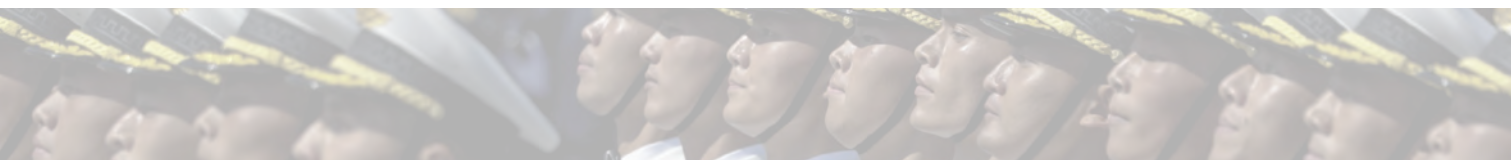


«La Marina cinese, nota come PLAN (People Liberation Army Navy - Marina dell'Esercito Popolare di Liberazione) si sviluppa e si modernizza a un ritmo impressionante, con moderne costruzioni di caccia-torpediniere, incrociatori, navi d'assalto anfibio (nell'immagine, cnn.com) e portaerei (...)».

cinesi è la CNS *Shandong* di 65.000 t dotata di *ski-jump* e di cavi d'arresto: entrambe sono in grado di imbarcare circa 30 velivoli. È iniziata altresì la costruzione di una terza portaerei di oltre 80.000 t con catapulte, cavi d'arresto, c.d. CATOBAR (Cata-pult Assisted Take Off But Arrested Recovery) a propulsione nucleare e con soluzioni avveniristiche di tipo elettromagnetico per il lancio dei velivoli. In contemporanea anche l'aviazione navale cinese sta conoscendo uno svi-

luppato fuori del comune con settori che comunque dovranno crescere in parallelo, e debbono essere pienamente metabolizzati, come la logistica integrata, l'addestramento dei piloti e specialisti che sono parti essenziali dello stesso sviluppo aeronavale. Anche nel campo delle unità minori, come già accennato, le costruzioni fervono. Infatti, già 10 corvette Type 056 sono state consegnate a fronte di una pianificazione che ne prevede la costruzione di ben 70 di diversa tipologia fra il Type 056 e il 056A. In generale il loro compito è finalizzato alla sorveglianza e alla protezione delle acque territoriali e delle pregiate zone economiche esclusive proclamate da Pechino, ma la variante «Alfa» è caratterizzata da una spinta versione con capacità antisommergibile, con una ampia apertura nello specchio di poppa per ospitare il sonar rimorchiato, tipo probabilmente il noto VDS, sonar a profondità variabile. Comunque la PLAN accusa ancora qualche ritardo e lacune nelle operazioni antisom e anche nel coordinamento dei vari dispositivi per mare soprattutto in operazioni reali che finora, al di là di alcune scaramucce, sono state di fatto inesistenti; è stata tuttavia accumulata una notevole esperienza con le numerose campagne antipirateria condotte al largo del Corno d'Africa e nell'Oceano indiano, con un ruolo fondamentale nella protezione delle rotte commerciali verso il Golfo, Suez e i ricchi mercati europei. Non solo è risultata preziosa l'esperienza marinara acquisita dai lunghi periodi per mare, ma ciò ha consentito di aprire opportune basi di

essere confermato, in tale grandioso contesto, per avere una marina di grande rilievo e a significare la visione strategica della Cina, il requisito di 6 portaerei e 6 portaelicotteri: come si potrà ben intuire una marina del genere è funzionale allo sviluppo di una grande nazione e alla sua economia nel garantire il libero traffico per le esportazioni e l'import, ma non solo; un tale organico e dovizia di assetti pregiati confermerebbe le ambizioni di una potenza *in fieri* che punta a proteggere i propri interessi nazionali ben oltre la cintura del Pacifico, con estensioni fino al Medio Oriente e al Mediterraneo. Nel campo anfibio è in corso la costruzione di 3 grandi navi di assalto, le LHD-Type 075, di 40.000 tonnellate, in grado di gestire circa 30 elicotteri di vario tipo, e quella di numerosi incrociatori da 13.000 t, di cui 4 già in linea e altri 12 in fase di costruzione, che alcuni esperti giudicano superiori alla classe «Ticonderoga», dotati di capacità missilistiche di rilievo e con significative capacità antisommergibile. La Cina sta inoltre puntando molto sui sistemi missilistici chirurgici e di grande portata per il contrasto alle portaerei americane, i c.d. «*carrier killer*», nonché sullo sviluppo di potenti armi laser, ma soprattutto conta sulla futura disponibilità, nelle forze del Dragone, delle stesse navi portaerei, le uniche in grado di consentire elevate capacità di proiezione di forza, perseguendo così un Potere aeronavale di tutto rispetto: la prima unità, la CNS *Liaoning* di 60.000 t discende dalla ben nota e collaudata classe «Kutznetov», di matrice russa, mentre la seconda, costruita interamente dai



appoggio tecnico e logistico, a partire da quella di Gibuti, con investimenti oculati per sostenere le missioni antipirateria ma anche per fare capolino nelle acque del Mediterraneo con un percorso già ben pianificato di penetrazione nel Vecchio Continente.

Insieme con la costruzione di navi maggiori, dalle portaerei alle poderose navi d'assalto anfibe, sarà sviluppata la componente subacquea e le navi oceanografiche che, per la Cina, hanno una valenza decisamente strategica in quanto «controllori» di quella rilevante porzione di mare limitrofa allo Stretto della Sonda e

attività nei mari della Cina orientale e meridionale; attraverso tale integrazione si prevede di costruire una rete di difesa combinata per le attività costiere e le operazioni navali di media altura. L'obiettivo è quello di espandere il peso militare nella regione e di costituire un campanello di allerta vista l'instabilità di Taiwan e Hong Kong, ma anche per tenere un occhio aperto alla rivalità con gli Stati Uniti per la supremazia marittima regionale con una forza integrata fra militari e polizia.

In un'ottica geopolitica la nuova amministrazione statunitense ha mostrato la volontà di cooperare con Pe-



«Assieme alla costruzione di navi maggiori sarà sviluppata la componente subacquea e le navi oceanografiche che, per la Cina, hanno una valenza strategica in quanto "controllori" di quella rilevante porzione di mare limitrofa allo Stretto della Sonda e dei vari passaggi obbligati che mettono in comunicazione il mondo Indo-Pacifico attraverso il Mar Cinese Meridionale».

dei vari passaggi obbligati che mettono in comunicazione il mondo Indo-Pacifico attraverso il Mar Cinese Meridionale: una serie di «choke points» di alto valore che debbono essere presenziati e «scandagliati» con ricerche specifiche sui fondali, sulle correnti e sulle «battitermiche», con adeguati bastimenti oceanografici, sia per la implicita protezione delle linee di comunicazione, sia per la proiezione di potenza marittima in mari assai più lontani. Per completare il quadro delle iniziative che afferiscono la PLAN, va ricordato che è in atto l'integrazione della Guardia costiera, finora corpo a prevalenza di polizia, nell'ambito delle FF.AA. per le

chino in termini di salute pubblica e ambiente, ma questi «buoni propositi» si scontreranno di fronte al primato di una grande strategia economico-militare che prevede la dominanza, finché possibile, degli statunitensi; ora, in termini di sicurezza nazionale, la pandemia attuale e il cambio climatico costituiscono le minacce dirette e avvertite dal popolo americano molto più di un attacco armato cinese: una *policy* con una serie di decisioni saranno necessarie per non perdere la supremazia nel controllo delle aree del Pacifico ed essere pronti per la difesa di Taiwan sempre più nelle mire del Dragone. Dalle prime mosse sembra tuttavia che si opti per un prudente approccio sia con la Cina che con la Russia e si cerchi di impostare una *leadership* «from behind» tipica della gestione Obama, con un mix di competizione e di cooperazione già visto che, tuttavia, non ha

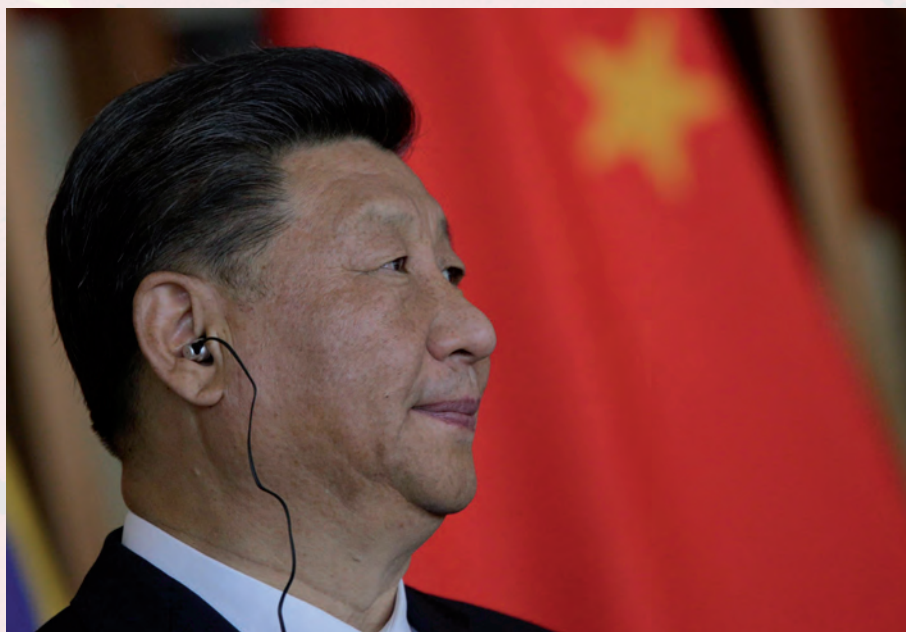
portato soluzioni soddisfacenti. Infatti, la situazione generale è spinosa e assai difficile, ma le decisioni sommarie spesso finiscono per privilegiare aspetti demagogici e si fermano alle apparenze, contando sul plauso dei postulanti. La proroga indefinita nella scadenza delle cambiali della storia ha un prezzo con una indennità di mora aggiuntiva e il prezzo di tale eventuale proroga con gli inevitabili tentennamenti lo paghiamo tutti indistintamente, chi più, chi meno, consentendo alla crisi di perpetrare le eventuali non benevoli intenzioni, anzi finendo per alimentarle, pagandone poi il conto con gli interessi.

La panoramica fin qui offerta conferma la precisa volontà anche dell'attuale dirigenza cinese di voler concretizzare il proprio «sogno» attraverso l'uso di un Potere Marittimo in continua evoluzione, sia nella flotta commerciale che nei porti di appoggio esterni, ma soprattutto con una pianificazione di Forze navali «guerresche» davvero straordinaria, incluse le portaerei e le grandi unità anfibe. Del tutto apprezzabile e inevitabile di conseguenza è la virata del sistema Difesa cinese, avvenuto negli anni, da esercito-centrico a marina-centrico quale logico e razionale effetto di una diversa pletera di minacce e, quindi, di obiettivi geostrategici che sono andati evolvendo nel tempo ma che troveranno la conclusione negli anni a venire.

Se la crescita continuerà con l'attuale accelerazione che potrà sostanzarsi, come si è visto, anche a prescindere dall'attuale pandemia del coronavirus, nel volgere di un paio di lustri, al massimo entro il 2030, la Marina cinese non solo potrà superare la US Navy in termini di organici e di numero di navi in inventario, ma dovrà fare i conti anche sotto il profilo della qualità e delle capacità esprimibili, considerato che guadagnerà grossi spazi tecnico-logistici, addestrativi e soprattutto nel campo operativo e bellico.

Per ora il confronto fra Washington e Pechino è tiepido più che freddo, ma la corsa e la competizione per la *leadership* mondiale è palese e le tensioni crescenti fra i due entreranno in una fase assai delicata nella prossima decade; mentre la strategia americana è di «contenimento» quella cinese è ben strutturata, cresce e si sviluppa su due direttrici: una prima per contrastare l'egemonia economica e militare statunitense, quindi, una seconda per conseguire la superiorità nell'Eurasia e nel sistema indo-pacifico. In effetti, a bocce ferme, l'ammodernamento militare cinese, soprattutto navale, spaziale e cibernetico, finanziato con oltre 230 miliardi di dollari, è ancora tre volte inferiore di quello statunitense, ed è piuttosto evidente la disparità tecnologica e la ridotta capacità di proiezione del potere militare in

teatri lontani rispetto al potere aeronavale americano proiettabile con 11 grandi portaerei. Ciò nonostante la Cina sta proseguendo a ritmi elevatissimi per riempire tali «gap», puntando non solo sulle costruzioni navali ma su alcuni fattori abilitanti fondamentali per la preparazione delle forze e, sotto un altro profilo, ha rafforzato l'influenza in diversi stati anche usando metodi di pressione sul debito e con le promesse del mega-progetto della via della seta. In tal senso va tenuto presente che la dirigenza cinese non è in armonia con i paesi vicini, né a livello globale. Nell'area, a parte le ben note



«(La Cina) è passata da un sistema di difesa esercito-centrico monolitico, a una trasformazione in potenza marittima, per la realizzazione di quel "sogno" di recente richiamato da Xi Jinping, non solo a parole ma con progetti colossali, la BRI, Belt and Road Initiative, la ormai celebre "Via della Seta"».

controversie con il Giappone, Taiwan, Corea del Sud, che sono potenze economiche di tutto rispetto: tre principali alleati degli Stati Uniti che collaborano attivamente con l'US Navy. Ma il Dragone sa muoversi con assertività in quell'area; ne è l'esempio più recente il golpe in Birmania con la destituzione della Nobel San Suu Kyi e il nuovo regime dei «generali» visto bene dai cinesi in quanto il Myanmar, o ex Birmania, è una pedina fondamentale, una via strategica in caso di blocco dello Stretto di Malacca, per i collegamenti tra la Cina e quell'Oceano Indiano in cui si intrecciano le rotte del petrolio mediorientale: è una prima sfida per



«Il presidente americano ha recentemente dichiarato che “il mondo sta cambiando e siamo impegnati in una seria competizione con la Cina”, ponendo in atto, oltre a un determinato Potere Marittimo, misure per una strategia idonea a contrastare l’influenza di Pechino nella regione Indo-Pacifica, in primis con il recente accordo siglato fra Australia, Stati Uniti e Regno Unito, per dotare Canberra di sommergibili nucleari» (usni.org).

la nuova amministrazione statunitense in quell’area così sensibile che non si può far finta di ignorare.

La *policy* del presidente Biden dovrà pertanto gestire e investire sulla sua Navy in modo oculato, e al tempo stesso determinato, per non disperdere il Potere Marittimo in quel delicato teatro, puntando molto sulla strategia dei mezzi e su una *leadership* di supremazia nell’area che non può essere di retrovia, o a giorni alterni di competizione e il giorno dopo di cooperazione: la millenaria cultura e la scaltrezza del Dragone ne trarrebbero un chiaro vantaggio a scapito degli altri. Tuttavia, al di là di certe previsioni del possibile «sorpasso» intorno al 2030, estendendo lo sguardo con una proiezione al 2050, molti esperti e analisti pongono l’accento su una serie di fattori che potrebbero condizionare la crescita militare degli avversari degli americani, Cina e Russia in particolare, a causa delle ingenti spese per le pensioni e la sanità pubblica che triplicheranno, mentre quelle statunitensi avrebbero un incremento del tutto relativo di circa il 30%; quelle nazioni dovranno scegliere se comprare mezzi e armi per i loro soldati, oppure spendere ingenti somme per sostenere il *welfare*, le pensioni e la salute della propria gente. Non ci sono dubbi che, quindi, esisteranno grosse difficoltà per acquisire moderni armamenti per la Difesa e la Sicurezza di quelle nazioni, o anche per ammodernare quelle preesistenti: pertanto sarà molto probabile assistere a un ri-equilibrio delle forze contrapposte in gioco, atteso che gli americani, a quel punto, manterranno il loro primato nel mondo o quanto meno saranno in grado di ri-acquisirlo. Tornando al mondo di oggi, bi-


sogna ulteriormente prendere atto che il Pentagono e altre agenzie di Difesa, prefigurano un piano futuro di 450 navi in inventario nel 2045 (Battle Force 2045); oggi sono in parte preoccupati dalla «sindrome cinese», ma non solo, e studiano con simulazioni abbastanza realistiche tale derivata e il possibile «pareggio o sorpasso» da parte della

PLAN. Già nel breve termine una simulazione bellica mostrerebbe, infatti, che l’US Navy può avere grosse difficoltà a contrapporsi a quella cinese anche nell’ipotesi di una invasione a Taiwan o a Hong Kong, e anche a ostacolare seriamente la loro attività di sorveglianza e di protezione delle «perle» della cintura del Pacifico: anche nel caso di conflitto in alto mare, alcune simulazioni mostrano, nel futuro prossimo, la probabile sconfitta dell’US Navy. Lo stesso presidente americano in uno dei suoi discorsi giustificativi della recente *debacle* afgana ha dichiarato che «*il mondo sta cambiando e siamo impegnati in una seria competizione con la Cina*» (1) ponendo in atto, oltre a un determinato Potere Marittimo, misure per una strategia idonea a contrastare l’influenza di Pechino nella regione Indo-Pacifica, *in primis* con il recente accordo siglato fra Australia, Stati Uniti e Regno Unito, con il c.d. AUKUS per dotare Canberra di sommergibili nucleari, al fine di contenere la proiezione di potenza cinese. A seguire, tenendo conto dei recenti ritorni conseguenti al flop americano e della NATO in Afghanistan che ha radicalmente cambiato la situazione in favore della Cina, sono state intensificate le attività del QUAD (Quadrilateral Security Dialogue), che include Stati Uniti, Giappone, India e Australia, finalizzato a specifiche attività di sorveglianza marittima per localizzare e identificare unità navali cinesi occupate in azioni coercitive nei confronti di navi di altre nazioni in transito nel Mar Cinese Meridionale. In effetti, si è accesa una nuova forma di Guerra Fredda e i cinesi hanno posto sulla marittimità e sulla loro flotta una precisa strategia di dominio; dal primo settembre, per esempio, Pechino ha emesso un’ordinanza (2) che impone a tutte le navi in transito nel Mar Cinese Meridionale di chiedere e ottenere l’autorizzazione all’accesso da parte della loro Guardia costiera, avvalendosi di numerosi pescherecci

che disturbano e ostacolano il libero transito navale, considerando quelle acque come territoriali, anziché internazionali e quindi soggette a tali restrizioni. Non si tratta soltanto di una imposizione surrettizia per ostacolare in sostanza le attività dell'US Navy vincolandone il libero transito anche in acque «blue» ma anche una sorta di ipoteca sulle zone economiche esclusive degli Stati costieri con la possibilità dello sfruttamento dei fondali marini ricchi di minerali preziosi per le proprie industrie nazionali: la Marina cinese gioca un ruolo strategico di rilievo ed è ovvio che il suo sviluppo vada ben oltre le necessità di difesa territoriale. Senza tentare qui un'analisi geopolitica e della nuova Guerra Fredda, si può affermare che sarà in definitiva della massima importanza l'aggiornamento delle attuali previsioni e valutazioni, per i necessari rifasamenti temporali e per proiettare obiettivamente la crescita delle due Marine che domani si contenderanno la supremazia sul mare e negli oceani, tenendo conto degli scenari sopraccennati anche in rapporto all'amicizia dei vari paesi limitrofi. Deve essere tuttavia chiaro che il destino del mondo Occidentale e del nuovo ordine mondiale, anche a prescindere dal ruolo di alleanze come la NATO, in declino di credibilità dopo la «fuga» dall'Afghanistan, e da altri futuri sommovimenti imprevedibili che potranno occorrere, sarà determinato marcatamente dal peso ponderale che Biden vorrà allocare al ruolo della sua Navy nel Pacifico e, sul lato opposto, dalla perseveranza nel conseguire quel «sogno» da parte del presidente Xi Jinping. Certamente la Cina non accetterà facilmente atti egemoni nei suoi mari e anche la recentissima scelta di allocare battelli a



«Pechino ha emesso un'ordinanza che impone a tutte le navi in transito nel Mar Cinese Meridionale di chiedere e ottenere l'autorizzazione all'accesso da parte della loro Guardia costiera, avvalendosi di numerosi pescherecci che disturbano e ostacolano il libero transito navale, considerando quelle acque come territoriali, anziché internazionali e quindi soggette a tali restrizioni» (bloomberg.com).

propulsione nucleare all'Australia, rappresentando un potente strumento di deterrenza geostrategica, ha irritato non poco Pechino; ma neppure gli americani saranno disponibili ad accettare veti o limiti alla libertà di navigazione in acque internazionali. Occorrerà quindi molta pazienza e altrettanta saggezza da entrambe le parti con un'avvertenza essenziale: il Mar Cinese Meridionale se diventa troppo trafficato, pur nella sua enorme estensione, può divenire teatro di incidenti navali quali conseguenze di azioni di disturbo o forme di «*harassment*» reciproche, con possibilità di innescare situazioni pericolose irreversibili per la pace e la sicurezza nella regione, e non solo. Un allarme non proprio immotivato che richiede, pur nel rispetto delle proprie ambizioni e avendo ben presente la posta in gioco della *leadership* mondiale, di focalizzarsi su una concreta strategia marittima, basata sui classici principi della deterrenza e della diplomazia navale, pur nell'ambito di un acceso attivismo geopolitico, ma che dovrà far ricorso, sempre, a molto buon senso. 

NOTE

- (1) Il presidente Biden ha espresso in diverse occasioni la palese contrapposizione con la Cina. Di particolare interesse è l'articolo uscito su Foreign Affairs «*The emerging Biden doctrine*» del 2 luglio 2021.
 (2) Ordinanza emessa dalla Cina, a partire dal 1° settembre 2021, per monitorare gli accessi nel Mar cinese Meridionale comunicando le posizioni delle navi all'atto del loro ingresso, alla Guardia costiera. (RID, settembre 2021; Infosec, ottobre 2021).

BIBLIOGRAFIA

- Alfred T. Mahan, *L'influenza del potere marittimo sulla storia*.
 Kupchan Charles A., *La fine dell'era americana. Politica estera americana e geopolitica del ventunesimo secolo*, Milano 2003.
 J. Genevaz, *China People Liberation Army. The political-military News*, 2015.
 Danilo Ceccarelli Morolli, *Appunti di geopolitica*, Roma 2018.
 Charles King, *How a great power falls apart*, Foreign Affairs, June 2020.
 Marta Dassù, *La nuova NATO e la sfida con Pechino*, dicembre 2020.
 Kevin Rudd, *Why the QUAD alarms China*, Foreign Affairs, August 2021.
 Elisabetta Trenta, *La Marina italiana è sottodimensionata?*, luglio 2021.
<https://www.labparlamento.it/lasse-usa-uk-per-contenere-lespansionismo-cinese-nei-mari>.



Lo status internazionale di Taiwan

Rodolfo Bastianelli

Uno dei temi politici più delicati che la Cina si è trovata a gestire negli ultimi anni riguarda la questione di Taiwan, un problema assai complesso che è stato causa di non poche tensioni tra

Pechino e Taipei. Si tratta di un *rebus* diplomatico di difficile soluzione e le cui origini risalgono alle vicende cinesi degli anni immediatamente successivi al secondo conflitto mondiale. E il primo punto da evidenziare in

Nato a Roma il 5 novembre 1969. Laureato in Giurisprudenza a Roma, ha effettuato un corso di specializzazione post-laurea presso l'Institut Français des Relations International (IFRI) a Parigi. Dopo aver lavorato presso le riviste Ideazione e Charta Minuta, dal 2011 segue la politica estera per L'Occidentale. È professore a contratto di Storia delle relazioni internazionali e collabora inoltre con LiMes, Informazioni della Difesa, Rivista di Politica, Affari Esteri e il settimanale on-line dello IAI, Affari Internazionali. Collabora con la Rivista Marittima dal 2009.

— con 76 voti favorevoli, 35 contrari e 20 astensioni tra cui quella degli Stati Uniti — la «Risoluzione 2758» con cui la Repubblica di Cina sarà espulsa dalle Nazioni unite e sostituita dalla Cina Popolare che, di conseguenza, entrerà a far parte come membro permanente anche del Consiglio di sicurezza. Per effetto della risoluzione — su cui, a dire il vero, esistono forti dubbi di legittimità (2) — Taipei veniva impossibilitata a rientrare nell'organizzazione anche solo in rappresentanza del territorio sul quale il governo nazionalista esercitava la sua autorità, in quanto questa definiva l'isola come una provincia cinese priva di una propria soggettività internazionale (3). Per Pechino quindi la «Repubblica Popolare Cinese» costituisce il solo legittimo governo del paese e la sua proclamazione avrebbe posto termine all'esistenza della «Repubblica di Cina», la quale oggi costituisce solo la ventitreesima provincia cinese e non possiede alcun titolo per agire come un'entità statale sulla scena internazionale. Queste affermazioni sono ovviamente respinte da Taipei che, citando a sostegno di questa tesi le vicende successive al secondo conflitto mondiale, al contrario sostiene invece come la «Repubblica di Cina» sia uno Stato sovrano e che la Cina Popolare non ha mai esercitato un'effettiva sovranità su Taiwan. Parte dell'Impero cinese dal 1683 — anche se l'autorità era solo nominale — l'isola venne ceduta al Giappone nel 1895 con il Trattato di Shimonoseki e, dopo la resa delle armate nipponiche



L'amministratore delegato della provincia di Taiwan Chen I (a destra) accetta la ricevuta dell'ordine n. 1 firmato da Rikichi Andō (a sinistra), l'ultimo governatore generale giapponese di Taiwan, per conto delle Forze armate della Repubblica di Cina presso il municipio di Taipei (wikipedia.org).

alle forze alleate nell'agosto 1945, ritornò sotto il controllo del governo nazionalista di Chiang Kai-shek che poco dopo la dichiarò ufficialmente provincia della Repubblica di Cina, tanto che l'isola elesse otto rappresentanti allo «Yuan legislativo» partecipando nel 1946 con i suoi delegati all'elezione del Capo dello Stato all'interno dell'«Assemblea nazionale». Gli eventi del dopoguerra non contribuiscono a definire completamente la questione. Nel settembre 1945 il comandante supremo delle potenze alleate Douglas Mc Arthur emanò il «General Order No. 1» con il quale si ordinava alle forze nipponiche in Cina e a Taiwan di arrendersi nelle mani di Chiang Kai-shek, un atto che per diversi studiosi rendeva incerto lo *status* dell'isola, essendo questa posta sotto il controllo del governo della Repubblica di Cina pur rimanendo ancora formalmente un territorio giapponese.

Questa difficile situazione sarà alla base della violenta protesta popolare esplosa il 28 febbraio 1947 a Taiwan. Esasperata per il malgoverno delle autorità nazionaliste, la popolazione taiwanese chiese una maggiore autonomia all'interno della Repubblica di Cina oppure che l'isola venisse posta sotto l'amministrazione delle Nazioni Unite o proclamasse la sua indipendenza (4).

Paesi con i quali la Repubblica di Cina intrattiene formali relazioni diplomatiche:



Illustrazione della firma del trattato di Shimonoseki il 17 aprile 1895 (wikipedia.org).

| | |
|---------------------------------|---|
| Europa | Santa Sede |
| Africa | Swaziland (Eswatini) |
| Centro-America e Caraibi | Belize Guatemala Haiti Honduras Nicaragua Saint Kitts and Nevis Saint Lucia Saint Vincent and Grenadines |
| Sudamerica | Paraguay |
| Oceania | Isole Marshall Nauru Palau Tuvalu |

In seguito, con la firma del Trattato di pace tra Giappone e Repubblica di Cina sottoscritto a Taipei nel 1952, Tokyo rinunciava a ogni diritto su Taiwan e le Isole Pescadores e dichiarava privi di validità tutti i precedenti accordi raggiunti tra i due paesi. Se da un lato quindi il trattato non ha trasferito espressamente la sovranità alla Repubblica di Cina, tuttavia è innegabile come la Cina Popolare, che non riconosce alcuna validità agli accordi sottoscritti dal governo nazionalista, dalla sua fondazione non ha mai esercitato alcuna autorità sull'isola.

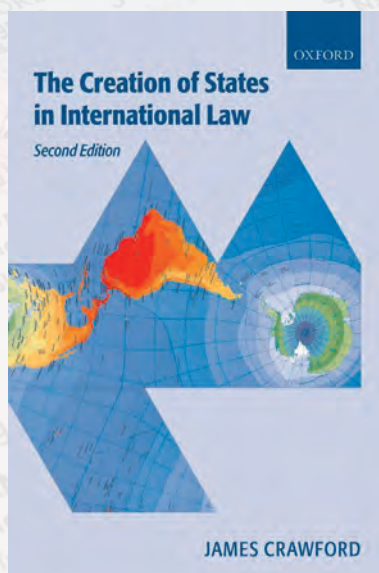


Il Primo ministro giapponese Yoshida pone la sua firma sul trattato di pace dell' 8 settembre 1951 a San Francisco (wikipedia.org).

Come sottolineò allora in una nota il Dipartimento di Stato, il governo nazionalista aveva «*il controllo effettivo*» di Taiwan e delle Isole Pescadores così che, con l'entrata in vigore del trattato di pace con il Giappone, queste erano diventate «*de jure*» il territorio della Repubblica di Cina (5). Sul piano del diritto internazionale non mancano poi gli esperti che fanno notare non solo come Taiwan, esercitando il controllo su un territorio con una popolazione stabile, disponendo di un proprio governo e della capacità di entrare in rapporti con altri Stati, sarebbe in possesso dei requisiti per venire ammessa alle Nazioni unite. In questo caso la questione poggia però essenzialmente su questioni politiche. Attualmente l'opinione degli esperti è che l'isola costituisca un'entità *sui generis*, essendo considerata dalla comunità internazionale parte integrante della Cina Popolare ma agendo sulla scena diplomatica come uno Stato «*de facto*» indipendente (6). Questo ha portato i diversi Stati a usare diverse formule diplomatiche per gestire il problema. Difatti anche se la gran parte dei paesi riconosce la Cina Popolare e accetta il principio dell'esistenza di «*una sola Cina*», il significato attribuito a questa espressione risulta diverso da quello inteso da Pechino, visto che, a cominciare dagli Stati Uniti, la maggioranza non ha formalmente riconosciuto la sovranità cinese su Taiwan che viene tuttora ad essere considerata appunto come un'entità statale «*de facto*» autonoma (7). Dopo l'espulsione dalle Nazioni unite, Taipei si trova nella condizione di non poter essere ammessa a qualsiasi istituzione internazionale data l'opposizione della Cina Popolare e può solo partecipare ai lavori di organizzazioni «non governative» per le quali non è richiesta la denominazione ufficiale dello Stato (8). Se fino al 1971 era la Repubblica di Cina a intrattenere relazioni diplomatiche con la maggior parte degli Stati, con l'ingresso di Pechino alle Nazioni unite un sempre crescente numero di paesi è andato nel corso degli anni a riconoscere la Repubblica Popolare Cinese, rompendo di conseguenza i legami con Taipei (9). Questa oggi intrattiene formalmente rapporti diplomatici con appena 15 paesi, un numero che negli ultimi anni è andato progressivamente riducendosi, dei quali il più importante è costituito dalla Santa Sede, anche se quest'ultima, attenta da tempo al dialogo con Pechino,

dal 1972 non nomina più un Nunzio Apostolico facendosi rappresentare nell'isola da un «Incaricato d'Affari». Tuttavia, l'espulsione dalle Nazioni Unite non ha significato il totale isolamento internazionale della Repubblica di Cina. Taipei conserva, infatti, rapporti «semi-ufficiali» con i più importanti Stati attraverso altrettanti «Uffici di Rappresentanza», i quali, tranne che nel nome, svolgono le funzioni tipiche delle ambasciate essendo dotate di personale proveniente da uffici governativi e a cui sono attribuite le immunità e privilegi generalmente concessi ai normali funzionari diplomatici. Questi uffici però non possono portare il nome dello Stato né esporre la bandiera e lo stemma nazionale.

Abbandonata la rivendicazione a rappresentare il legittimo governo di tutta la Cina, Taiwan, dai paesi con cui mantiene relazioni ufficiali è riconosciuta con il nome di «Repubblica di Cina» e non come un'entità statale indipendente (10). Ed è questo il paradosso della questione taiwanese. Se ci si dovesse attenere ai principi del diritto internazionale non vi sarebbero dubbi



Copertina del libro di James R. Crawford sugli aspetti giuridici della questione taiwanese (oxford.universitypressscholarship.com).

al fatto che la Repubblica di Cina dovrebbe essere riconosciuta a pieno titolo come uno Stato sovrano nonché essere membro di tutte le organizzazioni internazionali. In realtà la posizione di Taiwan è invece ben diversa, dato che oggi questo paese è riconosciuto da pochi altri e continua a non poter prendere parte ai lavori delle organizzazioni internazionali. Questo perché, nel caso di Taiwan, giocano esclusivamente considerazioni di ordine politico che hanno contribuito a far rimanere in una posizione indefinita lo status del paese. Conservando lo «*status quo*», Taipei continuerebbe ad agire come uno Stato «*de facto*» indipendente ma sarebbe impossibilitato a essere ammesso a qualsiasi or-

ganizzazione internazionale, mentre nel caso proclamasse l'indipendenza rompendo i legami formali con la Cina, riacquisterebbe la sua piena soggettività ma si troverebbe esposta al rischio di un'immediata azione militare da parte di Pechino che davanti a questa eventualità ha sempre dichiarato di essere pronta ad usare la forza. ⚓

NOTE

- (1) Vedi sull'argomento *The question of the Chinese representation in the United Nations*, in Hsiung (a cura di), *Contemporary Republic of China: the Taiwan experience 1950-80*, Praeger, New York 1981.
- (2) La questione fu trattata dall'Assemblea come un avvicendamento di delegati di un Paese avvenuto a seguito di cambiamenti rivoluzionari del loro governo, cosa che nel caso cinese si presta a non pochi dubbi di legittimità. Il principio dell'avvicendamento dei delegati è valido quando un governo si sostituisce ad un altro su tutto il territorio dello Stato e non solo su una parte di esso, come era appunto il caso della Cina Popolare. Il governo di Pechino estendeva infatti la sua autorità sul continente ma non sull'isola di Taiwan, rimasta sotto il controllo del precedente regime nazionalista che, pur se ridotto territorialmente, continuava ad esistere sul piano internazionale. Al problema si dovevano applicare quindi le regole del diritto internazionale riguardanti il "distacco" di una parte di Stato dall'altro, ammettendo all'interno delle Nazioni Unite la Repubblica Popolare Cinese ma conservando allo stesso tempo il seggio spettante alla Repubblica di Cina. Vedi su questo CONFORTI, *Le Nazioni Unite*, CEDAM, Padova 1986.
- (3) La Repubblica di Cina estende attualmente la sua sovranità su una superficie di 35.980 km², comprendenti Taiwan, l'arcipelago delle Pescadores, le due isole adiacenti alla costa cinese di Quemoy e Matsu ed alcuni isolotti minori.
- (4) Sull'episodio vedi *Taiwan's 228 Incident: The Political Implications of February 28, 1947*, The Brookings Institution, Center for Northeast Asian Policy Studies, Washington D.C., 22 Febbraio 2007.
- (5) Sull'argomento vedi Henckaerts, *The international status of Taiwan in the new world order: legal and political considerations*, Kluwer Law International, Londra 1996.
- (6) Su questo vedi Chiu, *The International Legal Status of the Republic Of China*, Maryland University School of Law, Occasional Papers / Reprints Series in Contemporary Asian Studies, No. 5/1992.
- (7) Vedi su questo Hsieh, *The Taiwan Question and the One-China Policy: Legal Challenges with Renewed Momentum*, Journal of International Peace and Organization, Berlin University Press 2009.
- (8) Tanto per fare un esempio, Taiwan partecipa ai lavori dell'APEC ed è membro del CIO e della FIFA sotto il nome di «*Chinese Taipei*», partecipando alle Olimpiadi con una particolare bandiera (vedi in proposito al sito <https://fotw.info/flags/tw@oly.html>).
- (9) Prima della decisione delle Nazioni Unite, la Repubblica di Cina intratteneva relazioni diplomatiche con 67 paesi. Al contrario la Cina Popolare, oltre che dall'Unione Sovietica e dai suoi alleati, non era stata riconosciuta che da alcune nazioni del Terzo Mondo e dalle neutrali Svezia e Svizzera. Facevano eccezione la Francia, che nel 1964 aveva deciso di rompere con Taipei e di stabilire legami ufficiali con la Cina Popolare, e la Gran Bretagna, la quale — soprattutto per via della questione di Hong Kong — manteneva aperta la sua ambasciata a Pechino, anche se guidata da un Incaricato d'Affari. Nel 1972 invece il numero di Stati che riconoscevano la Repubblica di Cina era già sceso a 39. Vedi su questo Cabestan, *Taiwan Chine Populaire: l'impossibile réunification*, Dunod, Parigi 1995.
- (10) Sugli aspetti giuridici della questione taiwanese vedi Crawford, *The Creation of State in International Law*, Clarendon Press, Oxford 2006.



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



ANMI
Associazione
Nazionale
Marinai d'Italia

Piazza Randaccio 2
00195 Roma

Iscriverti all'ANMI vuol dire...

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

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



La corsa agli armamenti in Asia orientale

Una sfida a colpi di economia, tecnologia e strategia militare

Marco Giulio Barone

L'Asia orientale, oggi indicata come Asia-Pacifico o Indo-Pacifico, è il teatro del più grande riarmo dai tempi della Guerra Fredda. Tuttavia, le dinamiche regionali e internazionali che animano la nuova ondata di conflittualità presentano caratteristiche nuove e per molti aspetti inedite. Gli strumenti militari si adattano di conseguenza.

Analista geopolitico e politico-militare indipendente. È altresì consulente per organizzazioni governative, aziende, e think tank. Fino al 2018, ha lavorato in ruoli simili per grandi aziende di consulenza strategica, spesso assumendo anche ruoli di team-builder, team-leader, e supervisore. Collabora come corrispondente speciale per il gruppo editoriale Monch Publishing Group (Military Technology, Naval Forces) e per la rivista partner italiana RID – Rivista Italiana Difesa. Laureato in Scienze internazionali all'Università di Torino, con esperienze di studio in Belgio, Gran Bretagna, Israele, Norvegia e Stati Uniti. Ha completato la sua formazione presso l'Hudson Institute's Centre for Political-Military Analysis (Washington, D.C.). Oggi vive e lavora a Parigi.



Un ambiente in continuo cambiamento

La spirale ascendente del potenziamento degli strumenti militari è stata innescata dall'ascesa della Cina, negli ultimi venti anni, e dalla risposta degli Stati Uniti al boom economico e militare di Pechino. Ne è seguita una lunga serie di politiche di «tit-for-tat» tra tutti gli attori regionali, e oggi l'area Asia-Pacifico (o Indo-Pacifico secondo la definizione più in voga) è caratterizzata da tensioni crescenti. Inoltre, l'arco geografico che va dal Pakistan al Giappone è punteggiato da numerose crisi (conflitti aperti, conflitti congelati, disordini, separatismi, ecc.) che si aggiungono ai dilemmi della sicurezza regionale. Nel calderone della Asia-Pacifico, coesistono paesi che dettano il ritmo e altri che sono costretti, volenti o nolenti, a non rimanere indietro. La Cina, l'attore più grande e attivo, gioca un ruolo chiave in tutti i più importanti sviluppi regionali, vale a dire l'inasprimento della crisi nordcoreana, l'aumento delle tensioni nel Mar Cinese meridionale, e l'impatto della sua iniziativa One Belt, One Road (OBOR) sulla percezione regionale delle questioni di sicurezza nazionale. Ormai da decenni, la Cina sta espandendo

costantemente la sua presenza in mare, modernizzando le sue Forze armate — in particolare la Marina dell'Esercito Popolare di Liberazione (PLAN) — e sviluppando le infrastrutture nelle isole contese. Pechino cerca di affrontare le dispute su base bilaterale, facendo così valere il proprio peso e lasciando poco spazio per accordi di sicurezza cooperativi tra gli 11 paesi con i quali esistono dispute marittime.

L'Australia, il Giappone e la Corea del Sud percepiscono la postura cinese come una minaccia diretta alla libertà di navigazione, che è considerata un principio vitale per garantire benessere e sviluppo alla loro popolazione. Pertanto, stanno rispondendo stringendo i legami militari con gli Stati Uniti e rivedendo la loro posizione strategica. Per la loro impronta economica e militare, giocano come coprotagonisti sulla scena dell'Asia-Pacifico. Gli altri paesi che costeggiano l'Oceano Pacifico e l'Oceano Indiano sono costretti a far fronte a uno scenario sempre più intricato.

Nel frattempo, Washington sta rivedendo il suo «pivot to Asia» lanciato nel 2008 con il presidente Barack Obama. Gli Stati Uniti ribilanciano il loro impe-

La doppia esercitazione statunitense sull'indo-pacifico (navy.mil).

gno in Europa e in Medio Oriente. L'ormai ex-presidente Donald Trump si era riferito alla regione come la regione «Indo-Pacifica» nel tentativo di trascinare l'India nella competizione, incoraggiando il Giappone e altre parti interessate (che hanno rafforzato i legami con l'India in questi anni) a immaginare un accerchiamento regionale della Cina.

Come conseguenza di questi importanti fattori, i ruoli assegnati alle Forze armate nella regione si stanno espandendo. In effetti, in diversi paesi le Forze armate giocano un ruolo chiave nella politica interna e/o mantengono compiti di sicurezza interna (per esempio Indonesia, Myanmar, Filippine e Thailandia). Inoltre, in stati a partito unico come Cina, Laos, Corea del Nord e Vietnam, le relazioni civili-militari sono radicate nelle istituzioni del paese, quindi la stabilità interna del partito al potere fa parte delle missioni assegnate. Insomma, le capacità di deterrenza nei confronti di avversari esterni e di eseguire vere operazioni fuori area si sono aggiunte solo di recente ai compiti assegnati. I nuovi ruoli guidano la nuova ondata di innovazione sotto l'aspetto dottrinale, con effetti a cascata sulla pianificazione militare, la prontezza, la preparazione, i modelli di acquisto degli armamenti e l'impulso al progresso tecnologico.

Impatto delle tendenze regionali sui bilanci della Difesa

Tutti i paesi interessati rispondono alle sfide geopolitiche evidenziando rimodellando la loro postura strategica. Il minimo comune multiplo dell'Asia-Pacifico (o Indo-Pacifico, per includere gli ultimi sviluppi) è la tendenza ad aumentare la spesa per la Difesa. Ogni paese spende di più, e cerca di sostenere i propri strumenti militari per potenziali impegni futuri. Ancora una volta, ci sono paesi più attivi che impongono il ritmo e paesi costretti a seguire. Anche se la competizione tra Cina e Stati Uniti è il principale motore dell'intera tendenza, ci sono almeno cinque paesi che puntano a giocare un ruolo da protagonisti, e presentano appunto i primi cinque più grandi budget della Difesa nella regione: Cina (circa 252 miliardi di dollari), India (72,9 miliardi), Giappone (49,1 miliardi), Corea del Sud (45,7 miliardi) e Australia (27,5 miliardi). In teoria, il bilancio degli Stati Uniti (778 mi-

liardi di dollari nel 2020) è parte della questione, ma la portata globale della politica di Washington rende difficile avere un'idea chiara della misura in cui le tendenze dell'Asia-Pacifico incidono sull'aumento delle spese. I cinque paesi che spendono di più spingono gli altri a tenere alte le spese militari sia per far fronte alle minacce dirette che per rispondere agli effetti indiretti di posizioni di politica estera più assertive. Nel complesso, la regione è caratterizzata da una grande corsa agli armamenti alla base della politica di potenza, quindi lo sviluppo di una maggiore capacità di guerra convenzionale è il tema dominante nella politica di difesa regionale.

Tecnologie chiave emergenti

L'espansione degli strumenti militari nella regione innescava l'avanzamento di numerose tecnologie che erano rimaste indietro nell'ultimo decennio. In effetti, con il conflitto potenziale tra stati che riacquista il suo ruolo di principale motore per le spese della Difesa, la base industriale della Difesa stessa torna a lavorare su campi tradizionali come la superiorità aerea, la proiezione di potenza dal mare e le operazioni anfibiae. Inoltre, la crescente presenza di missili balistici in teatro e le tecnologie Anti-Access/Area Denial (A2/AD) aumentano la domanda di sistemi di difesa missilistica efficaci. Gli investimenti in questi settori-chiave delle capacità militari in Asia-Pacifico possono essere utilizzati come indicatori critici che permettono di comprendere i principali fattori scatenanti e le dinamiche dell'espansione dell'impronta militare nella regione indo-pacifica.

La superiorità aerea

L'ascesa della People's Liberation Army Air Force (PLAAF) ha rimescolato le carte, e la probabilità che paesi come il Giappone, la Corea del Sud o l'Australia possano mantenere la loro superiorità aerea si è ridotta proporzionalmente ai miglioramenti qualitativi della PLAAF. Oggi la PLAAF schiera circa 1100 caccia moderni, tra cui 650 caccia di quarta generazione (Sukhoi SU-27, Chengdu J-10A/B/C, Shenyang J-11), 450 caccia di «quarta generazione e mezzo» (Sukhoi SU-30MK, Sukhoi SU-35, Shenyang J-16), e i primi 20-30 caccia di quinta generazione (Chengdu J-20 e Shenyang J-31). Quindi, la PLAAF è diventata il punto di



La People's Liberation Army Air Force (PLAAF) - (by Mil.ru, CC BY 4.0, commons.wikimedia.org).

riferimento in Asia-Pacifico, e gli scenari di conflitto convenzionale sarebbero caratterizzati da un ambiente di superiorità aerea contestata. Per colmare il divario di capacità, l'Australia, il Giappone, l'India e la Corea del Sud devono accelerare il rinnovo o l'aggiornamento delle loro flotte di caccia, ancora basate su caccia di terza e quarta generazione. Per esempio, l'Australia ha ritenuto che il Lockheed Martin F-35 porterà con sé la tecnologia d'avanguardia per far fronte alla geopolitica futura, e ha ordinato 72 esemplari, con possibili ulteriori ordini a venire. I primi 16 F-35 hanno raggiunto la IOC (*Initial Operational Capability*) nel 2020. Nel frattempo, l'Australia ha acquistato 24 Boeing F-18F Super Hornet, nel tentativo di avere una RAAF (Royal Australian Air Force) ragionevolmente capace in attesa della FOC (*Final Operational Capability*) dell'F-35, che sarà probabilmente raggiunta dopo il 2022, quando l'ultimo F-18A sarà ritirato.

Dopo che gli Stati Uniti hanno rifiutato di vendere il Lockheed-Martin F-22 Raptor, il Giappone ha perseguito un programma interno per il caccia di superiorità aerea di quinta generazione. Dopo il suo primo volo nell'aprile 2016, il dimostratore tecnologico X-2 «Shinshin» della Mitsubishi Heavy Industries è servito come base di sviluppo per il futuro caccia F-3. Il primo F-3 potrebbe decollare entro il 2027. Tuttavia, il requisito giapponese potrebbe essere molto più urgente.

Anche se le flotte giapponesi di 200 Lockheed Martin F-15J/DJ e 93 Mitsubishi F-2A/B sono aggiornate ed efficaci, e i piloti sono ben addestrati, il numero vertiginoso di *scramble* sta erodendo la loro vita di servizio — 725 nel 2020, grazie al Covid-19, ma 947 nel 2019 e 999 nel 2018. Invece, gli F-4EJ vengono sostituiti da 42 Lockheed Martin F-35A (e 63 ulteriori in opzione), mentre altri 42 F-35B andranno a bordo delle LHA (Landing Helicopter Assault). Per evitare una grave carenza di jet da combattimento, il Giappone ha stimato che dovrebbe mettere in campo 100 caccia di quinta generazione entro il

2030. Nonostante questo, i desiderata di Tokyo rimangono quelli di avere un caccia di quinta generazione pura per la superiorità aerea, piuttosto che un «*jack of all trades*», e continua quindi a finanziare lo sviluppo del Mitsubishi F-X (o F-3), il cui primo volo è previsto per il 2028 e l'ingresso in servizio per il 2035.

Allo stesso modo, la spina dorsale della forza aerea da combattimento sudcoreana è rappresentata da 61 Lockheed Martin F-15K e 142 Lockheed Martin F-16C/D. Qualche anno fa Lockheed Martin ha cominciato ad aggiornare 134 F-16 agli ultimi standard. Nel frattempo, gli F-4E sono stati sostituiti da 40 F-35A (con opzioni per altri 20 F-35A e l'intenzione di acquistare 20 F-35B imbarcati per la futura portaeromobili).



L'F-2 è un jet da combattimento di supporto ravvicinato di proprietà della Japan Air Self-Defense Force (JASDF) - (mhi.com).

Ancora una volta, l'F-35 è considerato un caccia multiruolo focalizzato sulle missioni di attacco, mentre il paese guarda a caccia specifici per compiti di superiorità aerea. La Corea del Sud ha già scelto un caccia di quinta generazione costruito a livello nazionale, il KAI KF-21 Boramae, contando sull'assistenza straniera (Diehl, General Electric, Leonardo, Lockheed Martin, MBDA). Il primo prototipo volerà nel 2022 seguito dal secondo a stretto giro, sei aerei sperimentali saranno pronti entro il 2024, e il primo dei 120 caccia di serie dovrebbe essere consegnato entro il 2026. La Corea del Sud vorrebbe schierarne una quarantina già nel 2028 e completare le consegne nel 2032.

Gli altri paesi della regione si concentreranno principalmente su aggiornamenti e acquisizioni *off-the-shelf*. L'India è il mercato più grande, poiché continua a differenziarsi tra più fornitori. Dopo la produzione su licenza di 225 Sukhoi SU-30MKI, l'India ha assegnato a Dassault un ordine per 36 Rafale in corso di consegna, e potrebbe emettere ulteriori ordini o acquistare ulteriori modelli di aerei. Sukhoi e HAL stanno ancora lavorando al progetto congiunto per un caccia di quinta generazione basato su T-50/SU-57, ma i programmi sono in ritardo rispetto a Cina, Stati Uniti, Corea del Sud e Giappone.

L'Indonesia ha selezionato il sudcoreano KF-X, da acquisire in almeno 80 esemplari, nonostante i legami relativamente deboli con la Corea del Sud. Il resto del mercato è aperto a compagnie russe, cinesi, europee e statunitensi. Il miglior venditore nella regione è la famiglia Sukhoi SU-30 (India, Indonesia, Malesia e Vietnam), in quanto consente capacità di difesa aerea moderna a un prezzo ragionevole, ma le prodezze geopolitiche potrebbero fornire anche a Eurofighter Typhoon, Dassault Rafale, Saab Gripen NG, Lockheed Martin F-35, Mikoyan MIG-35, e Chengdu J-10C/FC-20 alcune opportunità di vendita. Singapore, Taiwan e Thailandia si limitano ad aggiornare le flotte di F-16 esistenti, per il momento.

Per riassumere, l'espansione degli strumenti militari implica una crescente domanda di robuste flotte di

caccia di nuova generazione, nonché di pacchetti di aggiornamento degli aerei *legacy* per tenere il passo con i progressi tecnologici nel settore.

La potenza navale

La regione asia-pacifico non può essere gestita senza una significativa capacità aeronavale a causa della geografia — grandi aree marittime e molte isole — e delle congiunture geopolitiche. Ancora una volta la Cina è in cima alla classifica delle potenze più attive. La modernizzazione della PLAN comprende una vasta gamma di programmi di acquisizione di unità navali e armamenti. Politicamente, le più significative sono le portaerei che permetteranno alla Cina di estendere l'ombrello della difesa aerea in alto mare, mettendo così in pericolo la supremazia degli Stati Uniti nel dominio marittimo. Mentre elabora la propria dottrina facendo pratica con la portaerei CV-16 *Liaoning* (Type 001, ex-Varyag), la PLAN ha immesso in servizio la CV-17 *Shandong* (Type 001A), la sua prima portaerei di costruzione nazionale basata sul progetto *Kuznetsov/Varyag* (Stobar - Short takeoff but arrested recovery). Inoltre, la Cina ha due nuove portaerei convenzionali Type 002 in fase di approntamento, e potrebbe schierare un totale di quattro gruppi di portaerei entro il 2030. Pertanto, le portaerei, gli incrociatori e le LHAs/LHDs/portaelicotteri rappresentano la pietra angolare di tutti i paesi che vogliono avere un impatto oltre le loro acque verdi. Tuttavia, a differenza di Cina e Stati Uniti, gli altri paesi hanno ambizioni e/o capacità più li-



La portaerei CV-16 SHANDONG (Type 001A) (by Tyg728 - Opera propria, CC BY-SA 4.0, commons.wikimedia.org).

mitate, concentrandosi piuttosto sulla protezione dell'interesse nazionale e, possibilmente, contribuendo a mantenere aperte e libere le linee di comunicazione marittime SLOC (Sea Lines of Communication). Per esempio, il Giappone e l'Australia si aspettano di far fronte alle conseguenze dell'assertività cinese piuttosto che alla potenza marittima cinese in sé — lasciando questo compito alla Marina degli Stati Uniti. Pertanto, si preparano a intervenire in crisi puntuali, soprattutto intorno a isole o rotte di interesse strategico. La Corea del Sud si prepara in funzione delle minacce nordcoreane. L'India ha un atteggiamento ondivago nei confronti delle potenze regionali, ma ha comunque bisogno di essere significativa nell'Oceano Indiano.

In generale, a livello regionale, le LHD australiane classe «Canberra», le portaerei indiane *Ins Vikramaditya* e *Ins Vikrant*, le portaelicotteri giapponesi classe «Hyūga» e classe «Izumo», la LPH sudcoreana classe «Dokdo», la portaerei thailandese *Htms Chakri Naruebet Stovl*, sono elementi chiave della capacità di proiezione dell'influenza politico-militare oltre i confini per difendere l'interesse nazionale o per impedire agli altri attori di estendere il loro.

La tecnologia legata alla guerra sottomarina sarà un altro fattore chiave dell'espansione delle capacità militari nella regione Asia-Pacifico. Le flotte di sottomarini passeranno da 200 a 250 battelli nei prossimi otto anni. La Cina schiera oggi 72-79 sottomarini (8 sottomarini strategici *Bohai Shipbuilding Type 094*, 8-10 sottoma-

rini d'attacco a propulsione nucleare *Bohai Shipbuilding Type 093* e 56-61 sommergibili diesel-elettrici *Sevmash* classe «Kilo», *Jiangnan* classe «Type 035», e *Jiangnan* «Type 039»), e questo è un fattore di spinta in sé per acquisire sia sottomarini che capacità ASW (Anti Sub-marine Warfare). Inoltre, recenti rapporti della US Navy hanno valutato che la PLAN ha scarse capacità ASW, alimentando così l'appetito per i sottomarini come unità di alto valore. I progetti in corso coinvolgono l'Australia (8 sottomarini a propulsione nucleare di presumibile produzione anglo-statunitense), India (3 sottomarini strategici Naval Dockyard Visakhapatnam classe «Arihant», 6 sommergibili diesel-elettrici «Project 75I»), Indonesia (4 Daewoo Shipbuilding Improved Chang Bogo), Giappone (4-5 sommergibili Mitsubishi/Kawasaki Sōryū, battelli AIP con batterie al litio, dunque in possesso di una classe tecnologica superiore), Pakistan (8 sommergibili *Jiangnan Type 039*), Singapore (2 ThyssenKrupp Marine Systems Type 212SG), Corea del Sud (2 sommergibili Hyundai HI/Daewoo Shipbuilding Son WON-II) e Thailandia (3 *Jiangnan Type 039*), con ulteriori ordini in arrivo.

Le capacità anfibe

Gli attori regionali stanno esplorando tecnologie innovative per penetrare le difese aeree e costiere nemiche con una Forza anfibia. La Cina e gli Stati Uniti mantengono ancora la capacità di eseguire grandi operazioni anfibe (ma gli Stati Uniti sono in fase di grande fermento dottrinale sull'argomento). Gli altri paesi della regione si concentrano su operazioni granulari che potrebbero richiedere Forze anfibe per stabilire una bolla per piccoli periodi. A causa della diffusione di missili da crociera antinave (sia a terra che lanciati da navi) in tutta la regione, tutti i paesi riconoscono che le future operazioni anfibe richiederanno alla Forza specificatamente dedicata di tenersi al largo della costa durante il lancio delle truppe. Quindi, la messa in campo di navi d'assalto anfibe di nuova concezione e gli acquisti di



La nave anfibia HMAS CANBERRA (L02) della Royal Australian Navy (commons.wikimedia.org <https://www.dvidshub.net/video/477872/hmas-canberra-l02-forty-ships-and-submarines-steam-close-formation-during-rimpac>).

Landing Craft, Air Cushioned (LCAC), elicotteri e veicoli anfibi si moltiplicheranno.

La Cina prevede, in futuro, di espandere le Forze anfibe da 20.000 a 100.000 uomini. Le truppe vengono equipaggiate con nuove famiglie di veicoli anfibi come i corazzati Norinco serie Z (ZBD-2000 AFV, ZBD-05 IFV/LT/CCV/ARV) e i cacciacarri Norinco ZTL-09. La PLAN può schierare oggi 56 navi anfibe e più di 250 mezzi da sbarco. Il nucleo delle Forze anfibe di spedizione cinesi si baserà su 6 LPD Hudong-Zhonghua Type 071 e 1 LHD Type 075, in grado di lanciare LCAC Hudong Type 726 ed elicotteri medio-pesanti Changhe Z-18. Inoltre, la Cina sta lavorando per mettere in campo una o due basi galleggianti — simili al concetto di Mobile Offshore Base (MOB) degli Stati Uniti.

Australia, Giappone e Corea del Sud lavorano per rendere le loro forze (piuttosto piccole) ad alta prontezza e capaci. Tutti seguono attentamente lo sviluppo delle nuove tattiche allo studio negli Stati Uniti e hanno impegnato risorse significative per raggiungere l'interoperabilità con il Corpo dei Marines. L'Australia ha recentemente dichiarato che il suo 2° battaglione del Royal Australian Regiment è pronto al combattimento come Forza anfibia permanente, e altre unità dell'esercito ruoteranno per completarlo con ulteriori elementi di terra. L'Amphibious Ready Group comprende due LHD di classe «Canberra» e la nave da sbarco *Hmas Choules*.

Il timore del Giappone di azioni ostili cinesi nelle isole contese ha portato a pianificare la creazione di una

nuova forza di combattimento anfibia, che ha appena raggiunto lo stato di piena prontezza operativa. La forza di sbarco mobile è forte di 2.700 militari. Per garantire la mobilità dell'unità, il Giappone ha acquistato 37 veicoli d'assalto anfibia BAE Systems AAV-7A1 e 17 convertiplani Bell/Boeing MV-22, in consegna. Tuttavia, l'inventario delle navi anfibe è piuttosto limitato e si basa su tre LST di classe «Ōsumi», ognuna delle quali trasporta due LCAC (Landing Craft Air Cushion).

La Corea del Sud ha un grande Corpo dei Marines basato su due task force anfibe meccanizzate equipaggiate con 120+ Samsung Techwin KAAV-7A1 e 50-60 carri armati Hyundai K-1. La flotta di navi anfibe comprende due LHD classe «Dokdo», quattro LST classe «Cheon Wang Bong» e quattro LST di classe «Go Jun Bong». Altri paesi con significative capacità anfibe — ma non in grado di affrontare una vera spedizione — includono India, Indonesia e Filippine.

Difesa missilistica

L'arsenale cinese di missili balistici e da crociera è impressionante e gli esperimenti nordcoreani preoccupano l'intera regione. La PLA Rocket Force (PLARF) schiera 1.200 SRBM (Short-Range Ballistic Missile) convenzionali (DF-16), 200-300 MRMB convenzionali e ASBM (DF-21C/D), e 75-100 ICBM nucleari (DF-31 e DF-4). Un IRBM nucleare e convenzionale (DF-26) è in fase di sviluppo. La Corea del Nord sta espandendo il suo arsenale di missili balistici Hwasong, Nodong e Musudan. L'effetto combinato del-

l'espansione della capacità cinese nel settore e la crisi diplomatica nordcoreana ha fatto salire alle stelle la domanda regionale di sistemi antibalistici (Anti-Ballistic Missile, ABM). Le capacità ABM a terra nella regione includono le batterie Thaad degli Stati Uniti (una in Giappone e una a Guam), le batterie Patriot PAC-2/3 statunitensi e nazionali (8 batterie sudcoreane, 16 giapponesi, 8 statunitensi in teatro, in località non rivelate), e le batterie S-400 Triumf cinesi, indiane e vietnamite. Fuori



Il molo di trasporto anfibia di classe «Yuzhao» (Tipo 071) CHANGBAISHAN, con due elicotteri Z-8 sul ponte di volo (by Michael Nitz di naval press service, usni.org).



L'ICBM DF-41 rappresenta il culmine degli sforzi di modernizzazione strategica della Cina (PLA).

Considerazioni finali

La profondità strategica del teatro Asia-Pacifico/Indo-Pacifico costringe la Cina e gli Stati Uniti a impegnare molte risorse nella loro politica di potenza per il dominio del mare. Le conseguenze di tale competizione sono notevoli. Nessun paese dell'area può evitare di prendere posizione, anche se attraverso molte sfumature possibili. Indipendentemente da come tali posizioni evolveranno, entro il 2030 la regione sperimenterà capacità militari inedite. Il ritmo degli acquisti di

dalla sfera d'influenza statunitense, il russo MKB Fakel S-400 Triumph è un best seller. La Cina ha acquistato 6 batterie, l'India 5, e il Vietnam tra 4 e 6. Ogni paese aveva una ragione diversa per scegliere l'S-400. Per la Cina, esso rappresenta un *gap filler* (e un modello) in attesa dello sviluppo dell'HQ-19 di produzione interna. L'India e il Vietnam sono clienti tradizionali dei prodotti militari russi. Inoltre, il Vietnam fa parte di un gruppo di paesi — tra cui anche Cambogia, Laos, Myanmar e Thailandia — che hanno accolto con favore le opportunità economiche provenienti dagli investimenti cinesi nella regione, ma rimangono diffidenti nei confronti dell'influenza di Pechino, che potrebbe arrivare a minacciare la loro sovranità. Così, stanno differenziando gli acquisti nel tentativo di migliorare l'autonomia strategica, o semplicemente comprando da paesi che non pongono condizioni politiche alla vendita.

La capacità ABM in campo marittimo comprende navi Aegis equipaggiate per il lancio di missili SM-3, come gli incrociatori statunitensi della classe «Ticonderoga» e i cacciatorpediniere della classe «Arleigh Burke», e i cacciatorpediniere giapponesi della classe «Atago» e «Kongo». In seguito agli ultimi sviluppi nella penisola coreana, i cacciatorpediniere coreani della classe «Sejong The Great» saranno aggiornati per schierare i missili SM-3, mentre l'Australia sta valutando di aggiornare i suoi cacciatorpediniere della classe «Hobart». Il Giappone sta inoltre considerando l'acquisto della variante Aegis Ashore.

materiale militare nella e per la regione nei prossimi 10-15 anni rasenta quello della Guerra Fredda. Tuttavia, il mondo di oggi presenta poli multipli e una distribuzione asimmetrica del potere (e delle capacità militari) che portano a scenari sconosciuti. Quindi, tutti i paesi della regione si stanno preparando per gli scenari peggiori e per risposte flessibili — anche se robuste. Il tempo delle alleanze fisse e dei blocchi è decisamente terminato, con la NATO quale eccezione sempre più parziale. Il nuovo ordine internazionale che si delinea è fluido e vede il ritorno delle specificità di ciascuno stato e l'abbandono delle grandi coalizioni. Difficile dire se si sia agli albori di una nuova guerra costituente che sancirà un ordine diverso. Certamente, rispetto al passato, gli Stati Uniti non potranno più usare paesi alleati — pur affidabili — quali Giappone e Corea de Sud come meri esecutori della propria volontà, in quanto questi sviluppano il loro proprio concetto di interesse nazionale. Analogamente, i paesi oggi amici di Russia e Cina non si buttano ciecamente nelle braccia di Mosca e Pechino, ma chiedono rapporti articolati e convincenti, con un occhio al miglior offerente e con uno spiccato appetito per le opportunità non allineate. Geometrie variabili significa anche strumenti militari grandi e flessibili, presa di decisioni rapida, competente e ben informata, e volontà politica di avvalersi dello strumento militare. In questo, l'attivismo asiatico trascina l'intero paese verso un periodo di dinamismo geopolitico inedito e interessante quanto delicato e pericoloso. ⚓

Sea of Marmara

Norme anti-pirateria nell'Impero Romano d'Oriente?

Il «caso» del Nomos Rhodion Nautikos (Νόμος Ῥοδίων Ναυτικός)

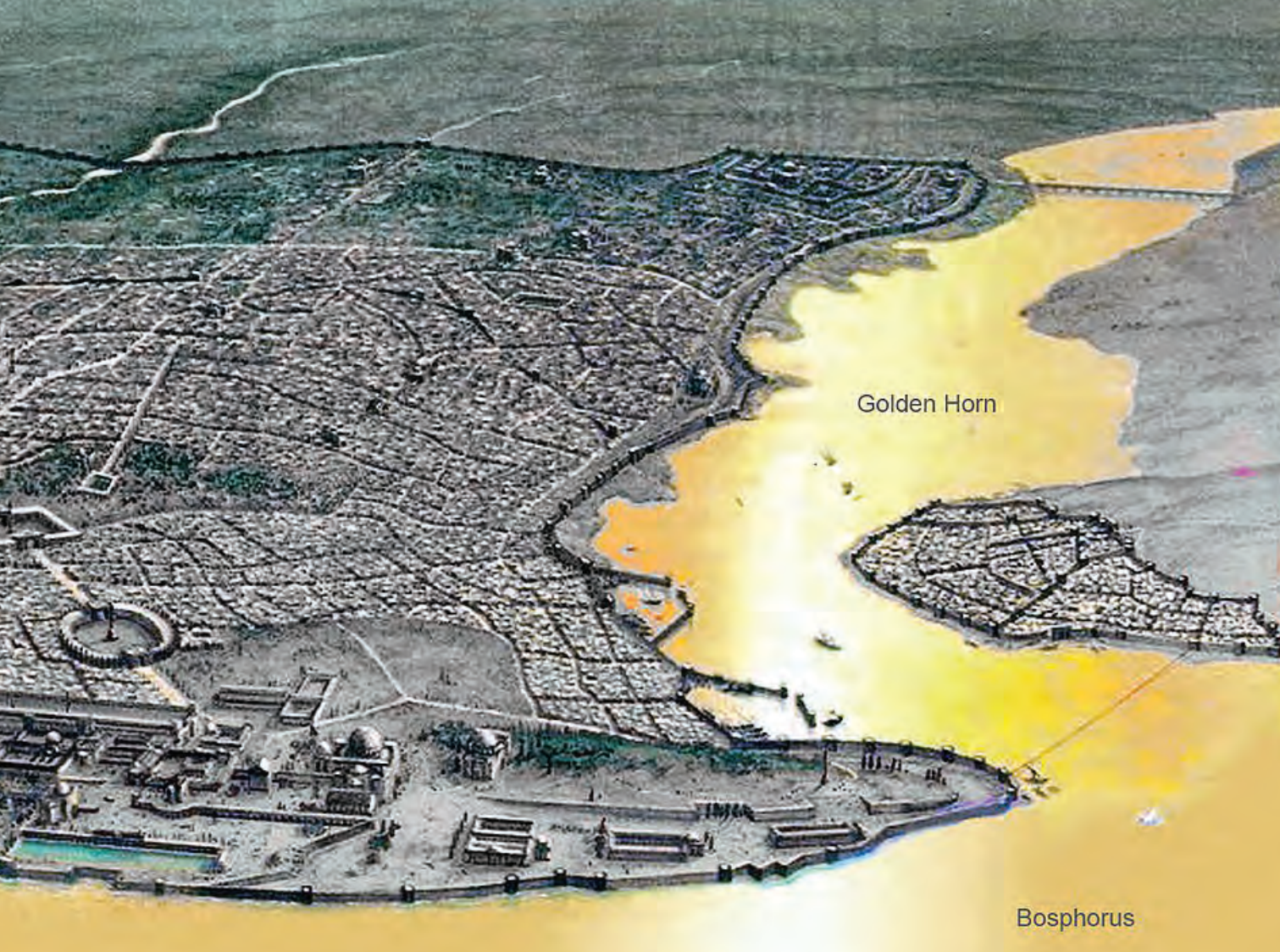
Danilo Ceccarelli Morolli

Professore ordinario nel Pontificio Istituto Orientale (diritto romano, diritto bizantino, geopolitica). Professore associato di Istituzioni di diritto romano e Storia del diritto romano presso la facoltà di Giurisprudenza dell'Università G. Marconi di Roma e ivi docente di geopolitica nonché membro del Collegio dei docenti del dottorato di ricerca in «Scienze giuridiche e politiche». È membro corrispondente del Pontificio comitato di scienze storiche e della Società italiana per la storia del diritto; Member of the Royal Historical Society; Fellow of the Royal Geographical Society; membro della Society for the Law of the Eastern Churches. In qualità di docente universitario ha frequentato (XIV sessione speciale) l'Istituto Alti Studi per la Difesa (CASD) ed è Ufficiale superiore della riserva selezionata della Marina Militare. Inoltre è membro del Comitato scientifico della Rivista Marittima; membro del Comitato scientifico della Rassegna dell'Arma dei Carabinieri; membro del Comitato scientifico della rivista Diritto e Politica dei Trasporti; membro del Comitato scientifico del Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare.

§1. Premessa

La sicurezza marittima è connessa con la navigazione sin dagli albori della stessa e come ha osservato l'insigne studioso di diritto romano Gianfranco Purpora: «l'incertezza della navigazione antica e le frodi frequenti dei marinai dovevano contribuire a rendere l'eventualità della scomparsa della nave non rara» (1); in tale ambito la pirateria (2) rientra, da sempre, tra le minacce alla sicurezza marittima e alla navigazione stessa.

La civiltà romana si inizia a porre il problema allorché giunge a una dimensione «conflittuale con le mire espansionistiche di Roma e con l'esigenza di dare sicurezza ai mari del nuovo ordine realizzato dal-



Veduta dall'alto di Costantinopoli in epoca bizantina (ricostruzione) (historyancient.ru).

l'impero» (3). Così la *Lex Gabinia* (detta anche *Lex de piratis persequendis*) del 67 a.C. concede a Pompeo Magno amplissimi poteri per risolvere la minaccia dei pirati; Pompeo — cui si deve la celebre frase *navigare necesse est* — vi riesce in una quarantina di giorni (grazie a 500 navi di allora e un contingente di di circa 120.000 uomini) (4). Su queste premesse ci si aspetterebbe allora di leggere nel Digesto di Giustiniano norme sulla pirateria, mentre invece il vocabolo «pirata» non compare, al posto del quale appare la perifrasi *rate nave espugnata*. Il *Digesto* infatti parla di «nemici» e il passaggio giuridico è molto chiaro: «nemici sono ritenuti coloro che pubblicamente ci hanno dichiarato guerra o ai quali noi ab-

biamo dichiarato guerra: gli altri sono ladroni o predoni» (5), e aggiunge: «nemici sono coloro ai quali il popolo romano pubblicamente ha dichiarato guerra o che hanno dichiarato guerra al popolo romano, gli altri vanno chiamati ladruncoli o predoni» (6). Charamente i nemici si combattono e i predoni si perseguono. Come ha sottolineato, in una sua brillante monografia, Sara Galeotti «[...] il mare costituisce una realtà anomica alla quale i Romani tendono ad adattare regole formulate nell'ambito di un diritto che appare legato allo spazio terrestre persino sotto il profilo lessicale: dal punto di vista della nomenclatura, per esempio, i pirati sono sovente definiti *latrones*, non diversamente da color che razziano le

campagne» (7). E infatti Cicerone, nel *De Officiis*, non esitava ad asserire che: «*il pirata non rientra tra i nemici pubblici ma tra i comuni nemici di tutti*» (8).

Ho accennato a ciò, perché l'Impero Romano d'Oriente, come ben noto, sviluppa il proprio diritto a partire proprio dall'opera codificatrice di Giustiniano (imperatore d'Oriente dal 527 al 565). Il *Digesto* giustiniano si occupa anche delle problematiche giuridiche del diritto della navigazione (9), partendo dalla stessa definizione di nave, data dallo stesso Ulpiano, come qualunque mezzo in grado di galleggiare (10). Non entro, volutamente per ragioni di tempo e spazio, nel discorso della storia del diritto romano riguardo le misure adottate per la predazione marittima e lo spoglio dei naufraghi, ma anche qui il *Digesto* dice la sua (11), probabilmente partendo anche dall'editto pretorio (12).

Su queste premesse si muove l'Impero Romano d'Oriente e la sua legislazione; il *Digesto* infatti verrà «ripreso» dalla monumentale compilazione giuridica del IX secolo ovvero i *Basilikà* (13); tuttavia prima di questa abbiamo una interessante fonte del diritto della navigazione, il *Nomos Rhodion Nautikos*, all'interno del quale possiamo rinvenire norme circa la nostra tematica (14).

Dunque proprio su questa fonte intendo concentrare l'attenzione al fine di compiere alcune brevi riflessioni.

§2. Il «caso» del *Nomos Rhodion Nautikos*: uno sguardo alle norme sulla pirateria

L'Impero Romano d'Oriente conosce la pirateria che viene praticata sia su piccola che su vasta scala, come ben ha sintetizzato a suo tempo Angeliki E. Laiou (1940-2008) (15). Si può asserire, in base alle fonti, che nel «millennio bizantino» (16) tale fenomeno abbia avuto un andamento sinusoidale (17). Infatti questa sembra procedere all'incremento in coincidenza con una minore presenza della forza imperiale. Fino al VII secolo abbiamo pirati dall'Isauria e dalla Cilicia, poi dal X secolo si «affaccia» una pirateria «araba» ovvero degli «Agareni» (cioè i Saraceni) (18), anche se dal X all'XI secolo questa subisce una flessione per poi riprendere nel XII secolo (19), ove addirittura si parla di «talassocrazia dei pirati»



(20). I secoli della decadenza dell'Impero sono ovviamente contrassegnati da un *revival* del fenomeno (sia nel Mar Egeo che nel Mar Nero) in cui si presentano anche i Turchi. Tuttavia — come è stato recentemente osservato — circa la pirateria nella civiltà bizantina possediamo poche testimonianze (21). Nelle fonti, i vocaboli greco-bizantini sono: *πειρατής* (pirata) e *κουργάριος* (corsaro), ma ambo appaiono senza una precisa connotazione lessicale (22), anche se entrambe tali figure si macchiano di *ληστεία* («brigantaggio»).

Tra le fonti giuridiche, *stricte sensu*, dell'Impero Romano d'Oriente, abbiamo il *Nomos Rhodion Nautikos* (*Νόμος Ῥοδίων Ναυτικὸς*, qui di seguito sempre abbreviato con la sigla NRN). Tale fonte, redatta da un anonimo, è accostata ad altre dell'epoca isaurica (VIII-



IX secolo), ovvero le così dette «Leggi Sociali», quali: la «Legge Agraria» (*Nomos Georgikos-Nóμος Γεωργικός*) e la «Legge militare» (*Nomos Stratiotikos-Nóμος Στραιωτικός*). Riguardo la datazione del NRN, chiaramente non sono mancati dibattiti scientifici e dottrinari; alcuni, infatti, hanno suggerito il terzo quarto dell'VIII secolo, mentre altri hanno proposto addirittura la fine del IX secolo. A ogni modo, la dottrina maggioritaria ritiene oggi che tale fonte sia ascrivibile in un periodo di tempo che va dal VII all'VIII secolo.

Volendo ora offrire al lettore la composizione del NRN, questo si compone di tre parti come segue. Una prima parte è rappresentata da un prologo (che, tuttavia, compare solo in alcuni manoscritti); una seconda parte, comprendente 19 capitoli, e una terza parte, che

consta di 47 capitoli. Chiaramente ambo queste due ultime parti riguardano a vario titolo e misura istituti del diritto marittimo. Al riguardo, si ritiene necessario dare un cenno sintetico del contenuto di tale fonte come segue (a esclusione del prologo) (23).

Seconda parte. I primi sette capitoli riguardano il profitto spettante all'armatore (1-7); i capitoli dall'8 al 13 contengono norme sui passeggeri e il 14-15 indica una responsabilità limitata del comandante per i valori del passeggero nel caso in cui il passeggero li abbia depositati presso di lui. Il capitolo 16 fornisce un metodo di valutazione della nave per avaria generale, mentre i capitoli 17-19 riguardano il prestito marittimo.

La terza parte è più estesa e contiene ben 47 capitoli. I capitoli 1-8 concernono norme di polizia marittima

tima: dalla condotta del ladro che rubi la nave all'ancora (cap. 1-2), al furto su nave in danno del passeggero o del mercante (cap. 3), alla responsabilità del comandante allorché si rechi in acque infeste da ladri (cap. 4). I capitoli dal 5 al 7 riguardano i vari tipi di attriti o risse tra equipaggio e mercanti e capitano; il capitolo 8 l'abbandono di beni o di denaro a bordo da parte del capitano e dell'equipaggio; il capitolo 9 del getto e il capitolo 10 la responsabilità per gli infortuni marittimi; il capitolo 11 dissuade i mercanti dal caricare merci troppo pesanti su vecchi battelli esprimendo così una valenza esortativa; i capitoli dal 12 al 14 sono dedicati ai depositi; il 15 tratta i casi in cui l'imbarcazione è costretta a rimandare la partenza e lascia indietro i passeggeri; i capitoli 16-18 hanno per oggetto il prestito marittimo e la *partnership* marittima; i capitoli 19-25 hanno per oggetto, principalmente, le questioni relative al noleggio per poi trattare delle controversie tra capitani nella società (cap. 21) nonché del contratto tra capitano e mercante per il cargo (cap. 23) e infine del commerciante che non rispetta i tempi previsti dal contratto (cap. 25). I restanti capitoli, ovvero dal 26 al 44, trattano di svariate questioni; il capitolo 26 afferma la responsabilità dei marinai e del comandante verso i danni alla nave stessa in loro assenza; i capitoli 27-33 fissano la responsabilità dei mercanti a contribuire ai danni della nave quando è carica (27-29) e quando è in viaggio (30-32) o anche dopo che è stata scaricata (33); e, sempre in tema di responsabilità, il capitolo 34 afferma la responsabilità da danno giungente dall'umidità (dei beni), mentre il 35 prevede il contributo per il danno dell'albero (maestro). Il capitolo 36 tratta della collisione tra due navi, mentre i capitoli 37, 40 e 41 assegnano le proporzioni dei contributi in caso in cui la nave è persa. I capitoli 38 e 39 sono dedicati alle navi trasportanti merci. Il capitolo 42 assegna al capitano l'autorità di trasferire il carico da un'altra nave qualora la sua subisca una perdita. Di nuovo, i capitoli 43 e 44 trattano della contribuzione, mentre i capitoli dal 45 al 47 hanno per oggetto il salvataggio e le ricompense ai salvatori.

Il NRN, in breve, appare dunque una compilazione che riflette usi e costumi, nonché norme giuridiche,

relative al mondo marittimo con particolare riferimento alle varie figure contrattuali marittime (dal trasporto, al deposito, al prestito marittimo) fino alle problematiche — anch'esse contrattuali — relative al getto in mare, la contribuzione in avaria comune, l'urto tra navi, ecc. Non di meno è presente una parte di atti e condotte illecite, fonti da sempre di obbligazioni (come il furto, l'ablazione non violenta di cose di naufraghi, il danneggiamento causato da un urto colposo e le lesioni semplici fra marinai). Infine vi è anche una sezione penalistica, ossia i singoli reati d'ambito marittimo (dall'omicidio preterintenzionale causato da un marinaio, alle lesioni gravi o gravissime fino ai *crimina* di falso, ablazione violenta di cose di naufraghi, ecc.). In sostanza, dalla lettura del NRN, emerge un quadro pressoché completo di quanto in mare possa avvenire, incluse le relazioni tra marittimi — marinai propriamente detti (*ναῦται*) — comandante e passeggeri, nonché viene tratteggiata la figura dell'armatore (*patronus navis* detto *ναύκληρος*). Tale fonte offre dunque un quadro policromo e complesso che ovviamente in un breve articolo è impossibile delineare compiutamente.

Volendo ora andare ai testi, ovvero come nella nostra fonte la pirateria viene affrontata, in essa alcuni punti risultano rilevanti anche se — lo premetto subito — poche sono le norme che menzionano i pirati, ma non di meno queste appaiono interessanti.

Pertanto, si fornisce il testo (in traduzione italiana dell'originale greco che si pone in nota riprendendo l'edizione di Ashburner).

NRN, parte terza, §1°: una nave che è nel porto o sulla riva che viene depredata dalle sue ancore. Il ladro colto in flagrante e confessa. La legge stabilisce che sia frustato, che egli renda il doppio del danno arrecato (24).

NRN, parte terza, §2°: i marinai di una nave sotto il comando del proprio capitano che rubano le ancore di un'altra nave che sia in porto o che sia a riva. La «seconda» nave viene dunque persa. Allora se ciò è provato, che il capitano che abbia diretto la ruberia risarcisca il danno all'altra nave e con essa tutto il suo contenuto. Se qualcuno poi ruba l'at-



Dipinto del XIV secolo di una galea leggera, proveniente da un'icona al Museo bizantino e cristiano di Atene (wikipedia.org).

trezzatura di una nave o qualunque cosa in uso a bordo, come per esempio cime, cavi, vele, pelli, barche e simili, che il ladro risarcisca il doppio (25). NRN, parte terza, §4°: il capitano che porta la nave in un luogo infestato da ladri o pirati, sebbene i passeggeri indichino al capitano qual è il pericolo del posto e avviene una rapina. Che il capitano risarcisca della perdita coloro che l'hanno subita. D'altro canto, se i passeggeri portano la nave nonostante le rimostranze del capitano e accade qualcosa di spiacevole, che i passeggeri sopportino la perdita (subita) (26).

NRN, parte terza §15°: una nave trasporta passeggeri o mercanti o schiavi che il capitano ha preso in deposito. Il capitano arriva in una città, in un porto o in una spiaggia, e alcuni lasciano la nave. I ladri danno la caccia o i pirati fanno un attacco e il capitano dà il segnale e si allontana. La nave viene salvata con la proprietà dei passeggeri e dei mercanti e lascia che coloro che sono usciti riprendano i loro rispettivi beni e beni mobili. Se

qualcuno ha intenzione di litigare con il capitano per averlo lasciato a terra in un luogo infestato da briganti, nessun effetto deve essere dato a ciò che dice perché è stato solo quando sono stati inseguiti dal capitano e dall'equipaggio. Se un mercante o un passeggero aveva in deposito lo schiavo di qualcun altro e lo lasciava in qualsiasi luogo, ripaghi il danno al suo padrone (27).

NRN, parte III, §28°: se una nave ostacolata nell'imbarco da un commerciante o da un socio, e passa il tempo fissato per l'imbarco, e accade che la nave si perda a causa della pirateria o per incendio o per naufragio, chi ha causato l'impedimento ripaghi il danno (28).

§3. Qualche riflessione in margine

Come si può comprendere dai testi sopra riportati, le norme sulla pirateria, come accennavo *ab initio*, sono scarse. Eppure tra i pericoli della navigazione rientra la pirateria a pieno titolo (insieme al naufragio e all'incendio).



Raffigurazione di una battaglia marina, da una copia del XIII secolo della *Cynegetica* di Oppiano (de.wikipedia.org).

In base al NRN abbiamo varie «tipologie»: mercanti attaccati dai pirati in mare aperto oppure aggrediti nei porti; predoni terrestri che tagliano gli alberi delle navi o rubano le ancore oppure rapiscono mercanti o marinai per richiederne il riscatto, infine saccheggiatori di navi sospinte a riva e addirittura predoni che, con dolo, attirano le navi a riva mediante false luci.

Possiamo sintetizzare come segue: i predoni tagliano le cime o rubano l'ancora (§1 e §2); il capitano che a dispetto dei passeggeri conduca la nave in acque infestate dai pirati deve risarcire i passeggeri e i loro beni (§ 4); se qualcuno dei passeggeri scende a terra, e il capitano si è allontanato improvvisamente per paura dei rapinatori, non incorre in alcuna responsabilità verso chi rimane indietro (§ 15).

Queste norme riflettono un dato chiaro: ai tempi in cui il NRN fu redatto la pirateria era presente e avvertita come un pericolo reale e non potenziale. Leggendo tutto il NRN appare chiaro il problema della responsabilità contrattuale del comandante e anche degli equipaggi, tema che era già stato affrontato dai *prudentes* romani (cfr. *Digesto*) (29) e che questa fonte riprende ovviamente. In poche parole non ci si può sottrarre alla *vis piratica* poiché a questa non si può, ovviamente, resistere (*cui resisti non potest*). Il NRN sanziona anche

eventuali condotte illegittime e causanti danno come per esempio la seguente:

NRN, parte terza, §3°: un marinaio che sotto gli ordini del capitano rubi a un mercante o a un passeggero. Il marinaio è scoperto e catturato. Che il capitano risarcisca il doppio delle cose rubate ai defraudati e che il marinaio riceva cento frustate. Se il marinaio commette il furto di sua spontanea volontà e viene catturato o condannato da testimoni, sia ben picchiato, specie se si tratta di denaro, e risarcisca il danno al derubato.

Qui l'azione non è di pirateria bensì di furto; eppure il NRN prende in considerazione anche questo caso di condotta fraudolenta del marinaio. È solo un esempio, ma ci attesta a distanza di secoli quanta attenzione questa fonte abbia posto alle varie possibili fattispecie.

Il principio-base, frutto della riflessione dei *prudentes* romani, (30) che viene sostanzialmente accolto nel NRN, è che vi sia un esonero di responsabilità anche verso i beni trasportati in caso di pirateria. Parimenti nel *Digesto* si afferma che «se la nave sia stata riscattata dai pirati, Servio, Ofilio e Labeone affermano che tutti i "locatori" devono



La flotta pirata saracena salpa in direzione di Creta. Dal manoscritto di Madrid di Scilitze (wikipedia.org).

contribuire; ciò, poi, che i predoni abbiano sottratto, lo deve perdere colui che ne era il proprietario, e “affermano” che non si deve contribuire per colui che abbia riscattato le proprie merci» (31).

Dunque nel NRN non troviamo norme «anti-pirateria», come le intendiamo noi oggi, ossia l'Impero Romano d'Oriente non sviluppa chiaramente una «dottrina» in merito, bensì pragmaticamente registra il fenomeno e impone norme che rimarcano il problema della esenzione della colpa allorquando si subisca un attacco pirata, oppure norme che comminano pene allorquando si compia un'azione di pirateria. Siamo lontani dal concetto di prevenzione in uso oggi, ma queste norme diventano poi una sorta di base comune a tutti gli stati rivieraschi dell'epoca. Per la cronaca, la prassi di avere a bordo uomini armati — benché non normata o non codificata nel NRN — è ben attestata nel *Consolato del Mare* e anche in altri documenti medievali occidentali (32), dunque non possiamo escludere che in certi casi vi siano stati ausili «militari» nelle navi bizantine.

L'impatto e l'influsso del NRN è stato ampio nella storia e nella civiltà medievale poiché questa fonte è stata utilizzata poi nel redigere molti apparati normativi delle varie repubbliche marinare dell'età di mezzo.

Se la pirateria di ieri minacciava le talassocrazie, oggi minaccia la libertà della navigazione e in entrambi i casi danneggia i commerci stabili e il flusso dei beni.

Il problema della pirateria sarà affrontato di nuovo

da Bisanzio in opere non più giuridiche, bensì tecniche come i *Taktikà* cioè manuali militari; così, per esempio, nella Costituzione XIX dei *Taktikà* (33) dell'imperatore Leone VI. Ma tale opera è distante dal NRN di quasi tre secoli; anche questo dimostra che i Romani d'Oriente erano gente di mare particolarmente esperta come ha rimarcato John Pryor (34) e, in italiano, si segnala l'ottima opera di Antonio Carile e Salvatore Costantino che tratteggiano molto bene la storia della marina imperiale d'Oriente (35).

Parimenti il NRN, come ben noto ormai, ha influenzato, in diversa misura, molti degli statuti delle Repubbliche marinare medievali occidentali (36). Occorre, infine, ricordare che — secondo la più recente dottrina — la nostra fonte figura nell'ottavo titolo del libro cinquantatreesimo dei *Basilikà* (37); pertanto, come è stato osservato, si può considerare «[...] d'avanguardia, se confrontato con il diritto romano, perché caratterizzato dalla tendenza di adattarsi alle esigenze del mercato, tenendo conto dei differenti fattori economici e degli interessi, spesso contrastanti, dei diversi gruppi sociali» (38). Dunque, al di là della problematica della pirateria, ritengo che questa fonte debba essere letta, nel mondo odierno, con una modalità interdisciplinare avanzata. Infatti la sua «lettura» risulta oggi multilivello in quanto non è solo una semplice *fons iuris*, bensì un vero e proprio esempio di geopolitica del diritto, area d'indagine su cui da Pier Giuseppe Monateri (39) in



Rappresentazione di un attacco navale con fuoco greco (academiaplay.es).

poi, si è andata sviluppando (40). Inoltre — come riportato nel Prologo di tale fonte: «la legge del mare sia determinata da ciò che è marittimo» (41) e, riallacciandosi al *Digesto*, prosegue asserendo come

«ciò fu determinato anche dal divino Augusto» (ndr Antonino Pio) (42), anticipando così di secoli il diritto internazionale marittimo e con esso la geopolitica degli spazi marittimi. ↴

NOTE

(1) G. Purpora, *Studi romanistici in tema di diritto commerciale marittimo*, Palermo 1976, p. 286.

(2) Per uno sguardo storico, tra i molti, v. D. Carro, *Pirati di ieri e di oggi*, in *Rivista Marittima* dicembre 2009, pp. 12-18; mentre per aspetti di storia del diritto, v. J.P. de Jorio, *La pirateria marittima. Storia di ieri storia di oggi. Inquadramento giuridico di un fenomeno che è tornato di attualità dall'Oceano Indiano al Mar Mediterraneo*, Napoli 2019, *passim*.

(3) S. Tafaro, *Navi e naviganti nell'Antico Mediterraneo*, in *Diritto@Storia* 5 (2006): www.dirittoestoria.it.

(4) In generale sul tema ved.: C. Sintès, *I pirati contro Roma*, Gorizia 2016; G. Marasco, *Roma e la pirateria cilicia*, in «*Rivista Storica Italiana*», 99, Napoli 1987, 122-146; H. Pohl, *Die römische Politik und die Piraterie im östlichen Mittelmeer vom 3. bis zum 1. Jh. v.Chr.*, Berlin-New York 1993, 216-256; A. Lewin, *Banditismo e civiltas nella Cilicia Tracheia antica e tardoantica*, «*Quaderni di Storia*» LXXVI, Bari 1991, 167-184; I. Arrayás Morales, *Bandidaje y piratería en la Anatolia meridional: definición y circunstancias en el marco de las guerras mitridáticas*, in «*Studia historica. Historia antigua*» XXVIII, Salamanca 2010, 31- 55.

(5) *Digestum* (D) 50.16.118 (Pomponius l.2 ad Quintum Mucium): «*Hostes hi sunt, qui nobis aut quibus nos publice bellum decrevimus:ceteri latrones aut praedones sunt*».

(6) D. 49.15.24 (Ulpianus l.1 institutionum): «*Hostes sunt quibus publice populus Romanus decrevit vel ipsi populo Romano: ceteri latrunculi vel praedones appellantur*». Sul tema si segnala R. Ortu, «*Captus a piratis*»: *schiaivù di fatto?*, in *Rivista di Diritto Romano* X (2010), www.ledonline.it/rivistadirittoromano.

Norme anti-pirateria nell'Impero Romano d'Oriente?

- (7) S. Galeotti, *Mare monstrum mare nostrum. Note in tema di pericula Maris e trasporto marittimo nella riflessione della giurisprudenza romana (I secolo a.C. - III secolo d.C.)*, Napoli 2020, pp. 199-200.
- (8) Cic., *De Officiis*, III.107: «pirata non est ex perduellionis numero definitus, sed communis hostis omnium».
- (9) D. libro XIV, tit. 1° & 2° (*actio exercitoria* e *Lex Rhodia de lactu*); D. Libro XII, titolo 2° (*fenus nauticum*); D. Libro XIX, tit. 2° (*locatio-conductio*); D. lib. XLVII tit. V & tit. IX (azioni contro la predazione in danno dei naviganti).
- (10) D. 14.1.1.6. «*Navam accipere debemus sive marinam sive fluviatilem sive in aliquo stagno naviget sive schedia sit*» (dobbiamo intendere per nave sia quella marittima che quella fluviale, tanto se navighi in un lago quanto se si tratti di una zattera).
- (11) Cfr. S. Galeotti, *Mare monstrum mare nostrum, op. cit.*, (pp. 190-202).
- (12) Infatti è il pretore che, sul finire del I secolo a.C., valorizza le istanze marittime; così ad es. §189 dell'Editto pretorio recita: «*de incendio ruina naufragio rate nave expugnata*» (cfr. O. Lenel, *Das «Edictum Perpetuum»*. *Ein versuch zu seiner wiederherstellung*, Leipzig 1927, p. 319 ss.).
- (13) Sui *Basilikā*, si riporta la più recente manualistica in lingua italiana, cfr. S. Troianos, *Le fonti del diritto bizantino*, Torino 2015, pp. 168 ss.; D. Ceccarelli Morolli, *Il diritto dell'Impero Romano d'Oriente. Introduzione alle fonti e ai protagonisti*, «Kanonika» 21, Roma 2016, pp. 85 ss.
- (14) Non entro, volutamente, nel problema dell'inserimento del NRN nei *Basilikā*, asserendo che questa fonte è recepita nei *Basilikā* come LIII libro di questi ultimi. Anche se problemi interpretativi non mancano.
- (15) A. E. Laiou, s.v. *Piracy*, in *Oxford Dictionary of Byzantium*, vol. II, Oxford 1991, p. 1679.
- (16) Definito da Hans Gregor Beck nella sua opera *Il millennio bizantino*, Roma 1981 (2a ed. it.).
- (17) H. Ahrweiler, *Course et piraterie dans le Méditerranée Orientale au XIV-XV siècles*, in AA.VV., *Course et piraterie: études présentées à la Commission Internationale d'Histoire Maritime à l'occasion de son XVI colloque international pendant le XVI Congrès International des Sciences Historiques San Francisco*, août 1975, Paris 1975, pp. 1-21.
- (18) Tra i molti, a titolo d'esempio, ved. V. Christides, *The Raids of the Moslems of Crete in the Aegean Sea Piracy and Conquest*, in *Byzantion* 51/1 (1981), pp. 76-111.
- (19) Cfr. D. Penna, *Piracy and reprisal in Byzantine waters: resolving a maritime conflict between Byzantines and Genoese at the end of the twelfth century*, in *Comparative Legal History* 5/1 (2017), pp. 36-52.
- (20) Così si esprime lo storico bizantino Niceta Coniate (ca. 1155-1217): *θαλαττοκρατούσιν οι πειραται*.
- (21) I. Eramo, *Pirati a Bisanzio. Una minaccia alla talassocrazia della Nuova Roma*, in I.G. Mastorosa (a cura di), *Latrocinium Maris. Fenomenologia e repressione della pirateria nell'esperienza romana e oltre*, Roma 2018, pp. 143-170.
- (22) Distinzione che sarà fata dal Rev. P. Alberto Guglielmotti nella sua opera: *Vocabolario marino e militare*, Roma 1889 (ivi, s.v. *pirata, corsaro*).
- (23) Nel presente scritto si è fatto riferimento all'edizione moderna del NRN realizzata, in lingua inglese, da W. Ashburner, *ΝΟΜΟΣ ΡΟΔΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ. The Rhodian Sea-Law*, Oxford 1909, pp. XIII ss. Mentre per la manualistica, in cui tale fonte è tratteggiata, si segnalano le seguenti monografie (limitatamente e volutamente alla lingua italiana): A. D'Emilia, *Diritto Bizantino. Parte generale. Le fonti di cognizione*, Roma 1963, pp. 334 ss.; S. Troianos, *Le fonti del diritto bizantino*, Torino 2015, pp. 107 ss.; D. Ceccarelli Morolli, *Il diritto dell'Impero Romano d'Oriente. Introduzione alle fonti e ai protagonisti*, «Kanonika» 21) 2016, pp. 68 ss. Infine, riguardo alle voci enciclopediche specializzate, si segnalano le segg.: A. Verger, s.v. *Nomos Rhodion Nautikos*, in *Novissimo Digesto Italiano*, vol. XI, Torino 1965, pp. 316 ss.; L. Burgmann, s.v. *Rhodian Sea Law*, in *Oxford Dictionary of Byzantium* vol. III, p. 1792, Oxford 1991.
- (24) Ashburner, *op. cit.*, pp. 10-11: *ἐὰν πλοῖον ὁρμηί ἐπὶ λιμένα ἢ ἐν ἀκτῇ καὶ σὺλα πάθη τῶν ἀγκυρῶν καὶ καασχεθεῖς ὁ κλέπτης ὁμολογήσῃ, τοῦτον κελεύει ὁ νόμος βασανίσθαι κατὰ το διπλάσιον*.
- (25) Ashburner, *op. cit.*, pp. 11-12: *ἐὰν βουλῆσαι τοῦ ναυκλήρου οἱ ναῦται σὺλα ποιήσωσιν ἀγκύρας πλοῖον ἐτέρου ὁρμούντος ἐν λιμένει ἢ ἐν ἀκτῇ καὶ συμβῆ ἐντεῦθεν ἀπολείαν γενέσθαι τοῦ πλοῖου τοῦ τὰς ἀγκύρας συληθέντος, καὶ τοῦτον οὕτως ἐν ἀκριβείᾳ ἀποδεικνυμένων, πᾶσαν τὴν προσγενομένην ζημίαν ἐν τε τῷ πλοίῳ καὶ τὰ ἐν τῷ πλοίῳ σῶα ἀποδιδότω ὁ ναύκληρος ὁ τὰ σὺλα ἐπιτρέψας γενέσθαι. ἐὰν δὲ τις κλέμῃ σκευὴ πλοῖου ἢ τὰ τῶν ἐν τῷ πλοίῳ χρηματιζόντων, τουτέστι σχοινίων τε καὶ κανναβίων ἢ ἀρμένων ἢ διφθερῶν καὶ καράβων καὶ λοιπῶν, διπλᾶ ἀποδιδότω ὁ τὰ σὺλα ποιήσας*.
- (26) Ashburner, *op. cit.*, pp. 13: *ἐὰν ἐν τόπῳ συλωμένῳ ἢ ληστευομένῳ κατάξῃ πλοῖν, μαρτυρουμένων τῶν ἐπιβατῶν τῷ ναυκλήρῳ τὴν τοῦ τόπου αἰτίαν καὶ συμβῆ συληθῆναι, ἀποδιδότω ὁ ναύκληρος τὰ σὺλα τοῖς συληθεῖσιν. ἐὰν δὲ τοῦ ναυκλήρου ἀπομαρτυρουμένου καταγάγῃσιν οἱ ἐπιβάται το πλοῖον καὶ συμβῆ τῇ τι, ὑποκείσθωσαν οἱ ἐπιβάται τὴν ζημίαν*.
- (27) Ashburner, *op. cit.*, pp. 20-21: *ἐὰν πλοῖον φέρῃ ἐπιβάτας ἢ ἐμπόρους ἢ δούλους παραθήκην λαβῶν ὁ ναύκληρος ἐλθὼν ἐν πόλει τινὶ ἢ ἐν λιμένει ἢ ἐν ἀκτῇ, ἐὰν ἐξελθόντων τινῶν ἐκ τοῦ πλοῖου συμβῆ διωγμὸν ληστῶν ἢ πειρατῶν ἐπιδρομὴν γενέσθαι καὶ κελεύσας ὁ ναύκληρος ἐξελεῖσθαι, σωθῆ δὲ τὸ πλοῖον καὶ τὰ τῶν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπόρων κομιζόμενα, ἀπολαμβανέτω ἕκαστος τὰ ἴδια αὐτοῦ καὶ τὰ τῶν ἐξελθόντων εἶδη καὶ σκευὴ ἀπολαμβανέτωσαν. εἰ δὲ θελήσῃ τις τῶν ναυκλήρῳ ἀμφισβητήσαι ὅτι ἐν ἀκτῇ ἔασεν αὐτὸν ἐν τόπῳ ληστρικῷ, ἄκωρα ἔστω τὰ παρ' αὐτοῦ λεγόμενα, ὅτι διακόμενος ὁ ναύκληρος καὶ οἱ ναῦται ἔφηνον. εἰ δὲ ἐμπόρων ἢ ἐπιβατῶν τῆς δοῦλον ἐν παραθήκῃ ὄντα ἀλλότριον ἔασεν ἐν οἰκῷ ποτε τόπο, τὴν ἀποκατάστασιν τῷ κυρίῳ αὐτοῦ ποιεῖτω*.
- (28) Ashburner, *op. cit.*, p. 28: *ἐὰν πλοῖον ἐν τῇ ἐμβολῇ ἐμποδισθῇ ὑπὸ τοῦ ἐμπόρου ἢ κοινοῦ τοῦ πληρωθείσης τῆς προθεσμίας, καὶ συμβῆ ἀπὸ πειρατείας ἢ πυρκαϊῆς ἢ ναυαγίου ἀπολείαν γενέσθαι τοῦ πλοῖου, ὁ τὴν ἐμπόδιον ποιήσας ἐμπερέτω τὰς ζημίας*.
- (29) Al riguardo si ritiene fondamentale la monografia di Sara Galeotti, *Mare Monstrum. Mare nostrum. Note in tema di pericula Maris e trasporto marittimo nella riflessione della giurisprudenza romana (I sec. a.C. - III sec. d.C.)*, Napoli 2020, p. 176 ss.
- (30) R. Fiori, *L'allocatione del rischio nei contratti relativi al trasporto*, in E. Lo Cascio - D. Mantovani (a cura di) *Diritto romano e economia. Due modi di pensare e organizzare il mondo (nei primi tre secoli dell'Impero)*, Pavia 2018, p. 510.
- (31) D 14.2.2.3: «*Si navis a piratis redempta sit, Servius Offilius Labeo omnes conferre debere aiunt: quod vero praedones abstulerint, eum perdere cuius fuerint, nec conferendum ei, qui suas merces redemerit*».
- (32) Ashburner, *op. cit.*, pp. XXLVI ss.
- (33) J. Haldon, *A Critical Commentary on the Tattica of Leo VI*, «*Dumbarton Oaks Studies*» 44, Washington D.C. 2014, pp. 389-417.
- (34) J. Pryor, *Shipping and Seafaring*, in E. Jeffreys - J. Haldon - R. Cormack (eds.), *The Oxford Handbook of Byzantine Studies*, Oxford 2008, p. 487.
- (35) A. Carile - S. Cosentino, *Storia della marineria bizantina*, Bologna 2004.
- (36) Per citare un elenco, non esaustivo e provvisorio di questi ecco i seguenti: 1156-60 Constitutum Usus (Pisa); 1214 Curzola (parte più antica); 1227 Ziani (Venezia); 1229-1236 Tiepolo (Venezia); 1255 Zeno (Venezia); 1255 Marsiglia; 1258 Barcellona; 1272 Ragusa e Tortosa; 1298 Breve Curiae Maris (Pisa); 1312 Spalato; 1313-44 Off. Gazarie (Genova); 1331 Phara (Lesina); 1354 Trapani; 1063 Ordinamenta di Trani.
- (37) Troianos, *op. cit.*, p. 109.
- (38) Ibidem.
- (39) P.G. Monateri, *Geopolitica del diritto. Genesi, governo e dissoluzione dei corpi politici*, Roma-Bari 2013.
- (40) D. Ceccarelli Morolli, *Per una geopolitica del diritto dell'Impero Romano d'Oriente*, Roma 2020, pp. 99 ss.
- (41) ὁ δὲ νόμος τῆς θαλάσσης τῶ νόμῳ κρινέσθω τῷ ναυτικῷ.
- (42) τὸ δὲ αὐτὸ ὁ θεῖος Ἀγνυστος ἔκρινεν. Il passo del Digesto è il seguente D. 14, 2, 9; in esso è riportata una frase dell'imperatore (Antonino Pio) come segue «*Antonino Pio ha detto ad Eudemone: "io sono il signore del mondo terrestre, mentre la Legge "Rodia" lo è del mare"*» («*Ἀντωνίνος εἶπεν Εὐδαίμονι ἡ ἐγὼ μὲν τοῦ κόσμου κύριος Ῥοδίων κρινέσθω τῷ ναυτικῷ, ἐν οἷς μήτις τῶν ἡμετέρων αὐτῷ νόμος ἐναντιοῦται. τοῦτο δὲ αὐτὸ καὶ ὁ θεοτάτος Ἀγνυστος ἔκρινεν*»).



Lo scacchiere talassocratico indo-cinese

Alessandro Mazzetti

Molte evoluzioni geopolitiche si sviluppano e s'implementano a causa di necessità economiche e politiche legate a dinamiche imminenti e di lungo periodo. Tutto il ciclo moderno fino all'illuminismo in qualche modo possiamo racchiuderlo in due macro eventi come le scoperte geografiche e le guerre di religione. Ora mentre queste

ultime si assoprono all'inizio dell'Ottocento, per poi ricomparire in modo abbastanza regionalizzato solo ultimamente, il primo è ancora in esecuzione, basti pensare alle recenti corse all'artico e allo spazio. Proprio la necessità di implementare il lucroso commercio con il ricco oriente spinse nazioni come il Portogallo prima e la Spagna poi, a cercare vie marittime alter-

Dottore di ricerca in Storia delle relazioni internazionali. Collabora con le Cattedre di storia contemporanea e sociologia dell'Europa dell'Università di Salerno.



L'Asia vista dal satellite (wikipedia.org).

native al Mediterraneo levantino controllato da due potenze di assoluto valore come la Serenissima Repubblica di Venezia e l'impero turco-ottomano che pattugliavano *manu militari* quelle acque e quegli approdi. Non a caso proprio il periodo moderno inizia con le scoperte geografiche come fenomeno indice di passaggio dal periodo medioevale. Il primo navigatore europeo a giungere sulle coste del mercato indiano ricco di seta, ambra e soprattutto di spezie, facendo il periplo dell'Africa (1), fu il portoghese Vasco da

Gama che, alla vigilia del Natale del 1524, raggiunse la città di Cochin sulla costa occidentale indiana. Proprio le spezie rappresentavano un prodotto che definiremmo oggi strategico, in quanto non solo consentivano grossi ricavi con piccole quantità, ma erano indispensabili per l'industria farmaceutica di allora e per i processi di conservazione delle carni e del cibo in genere. Questo spiega il motivo per cui la cucina medievale era enormemente speziata. La scoperta dell'America da parte del genovese Cristoforo Co-

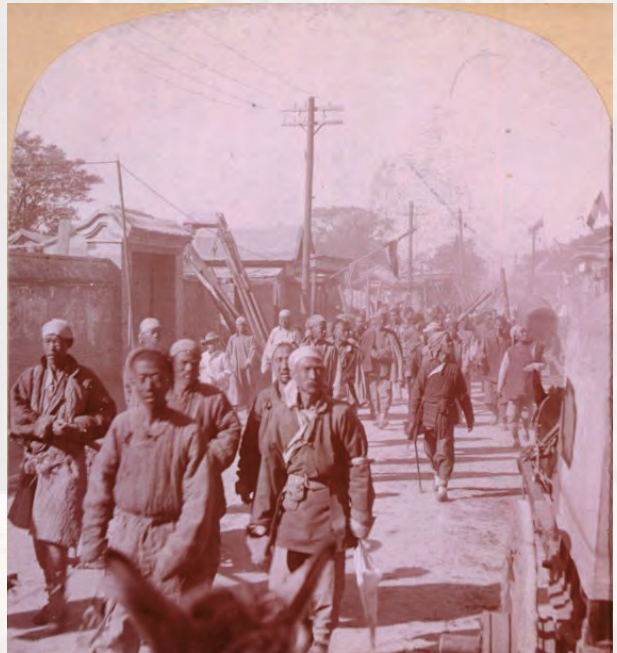
lombo al soldo della regina Isabella di Castiglia, «la Cattolica», che sovvenzionò l'ardito esploratore italiano con il proprio denaro (2) e l'apertura del commercio via mare con l'India fecero perdere progressivamente importanza commerciale al Mediterraneo sino ad allora lo specchio d'acqua più importante non solo in termini politico-militari, ma anche economici. Con i primi lavori di Suez nel 1869 (3), il Mediterraneo tornò al suo antico splendore divenendo la porta d'ingresso d'oriente per tutte potenze mondiali. Quello fu un periodo assolutamente affascinante e di rivoluzione quasi copernicana del trasporto mercantile e del commercio in genere. Infatti, l'uso del carbone come combustibile e lo sviluppo della caldaia (che da singola espansione rapidamente raggiunse quella a quadrupla), i processi di desalinizzazione dell'acqua e l'utilizzo dell'acciaio nell'industria e nelle costruzioni navali (grazie al convertitore ideato

dall'inglese Bessemer) ampliarono gli investimenti e il commercio tra Europa e l'Oriente. Anche il giovane regno italiano non rimase insensibile alle nuove possibilità offerte da Suez. In fondo la sua posizione geografica lo favoriva notevolmente anche se la sua rete infrastrutturale complessiva, di certo non era per nulla concorrenziale. Nondimeno, proprio gli uomini della Marina Militare si adoperarono per aprire importanti relazioni politico-commerciali con i paesi dell'Oceano Indiano e Pacifico (4). Le campagne di navigazioni del *Magenta*, *Vettor Pisani*, *Garibaldi*, consentirono di aprire importanti rapporti con la Birmania, il Giappone e la Cina. Il giovane regno fu anche alla ricerca di un'isola che potesse costituire una base italiana in quelle lontane acque; a questo scopo è opportuno ricordare l'opera del ministro plenipotenziario a Tokio, Ulisse Barbolani e del principe Tommaso Alberto di Savoia-Genova, comandante del *Vettor Pisani*. In



La corvetta *MAGENTA* all'ormeggio nel porto di Napoli (USMM).

quella circostanza il nipote del Re d'Italia, Vittorio Emanuele II, prolungò il suo soggiorno in Giappone per oltre un mese per esplorare attentamente l'isola di Taiwan, luogo prescelto per installare una colonia italiana. Nonostante gli sforzi dell'appartenente alla casata Savoia e del Barbolani, la proposta fu totalmente osteggiata dal ministero degli Esteri poiché preoccupato dalla possibile reazione inglese e delle altre potenze marittime europee operanti in quelle acque (5). È del tutto evidente che l'esotico oriente divenne la meta preferita delle potenze navali e marittime tanto da far destare il Giappone dal suo antico e perdurante sonno medievale e suscitare gli interessi e gli appetiti di una giovanissima America che, finito il collegamento ferroviario tra est e ovest, iniziava a sognare il suo futuro da potenza andando a modificare, ma sarebbe meglio dire ampliare, la base della sua «dottrina Monroe». L'interesse delle potenze per il Pacifico lo si può evincere dalle numerose guerre che scoppiarono in quell'area del mondo tra il finire del diciannovesimo secolo e l'inizio del ventesimo. Se con il conflitto sino-giapponese (1894) il Giappone s'impose come potenza emergente asiatica, gli Stati Uniti con quello ispano-americano (1898), non solo rafforzarono la loro struttura difensiva nel Golfo del Messico e nel Mar dei Caraibi, ma misero un piede nel Pacifico, area di sviluppo economico e politico per Washington. Non è certo un caso che proprio in questo periodo gli Stati Uniti si decisero a sviluppare una propria e moderna Marina Militare anche grazie all'intuito e le capacità di Theodore Roosevelt (6). In un certo senso anche la Ribellione dei boxer del 1899 in Cina andava in questa direzione. La dimostrazione pratica è proprio data dal repentino intervento delle potenze occidentali che insieme al Giappone agirono rapidamente costituendo l'Alleanza delle otto nazioni (7). La ribellione fu presto domata e le potenze dell'Alleanza ottennero come contropartita concessioni e approdi, mentre la dinastia Manciù-Qing, che alla fine appoggiò la rivolta, ne uscì totalmente ridimensionata. Non è certo un caso che dieci anni dopo, con la Rivoluzione Xinhai, si assistette alla fine del Celeste impero e fu proclamata la Repubblica di Cina. L'interconnessione degli interessi mondiali in oriente ci viene anche confermata dal con-



Ribellione dei boxer del 1899 in Cina. Gruppo di uomini che camminano per strada (wikipedia.org).

flitto russo-giapponese che nelle sue pieghe segretamente, o quasi, nascondeva due schieramenti più ampi con interessi divergenti. Non è certo un caso che l'Impero russo fu appoggiato da Francia e Germania mentre quello giapponese da Inghilterra, Stati Uniti e anche, se pur in modo marginale, dall'Italia. Molti storici considerano il conflitto russo-giapponese non solo come una guerra interposta tra Russia-Francia e Inghilterra, ma anche la *World War Zero*. Infatti, dopo il conflitto, il governo dello zar Nicola II fu costretto a divenire a tutta una serie di accomodamenti in Afghanistan e in India con l'Impero britannico rinunciando, così, definitivamente alla penetrazione russa in quell'area. Proprio l'Oriente e i suoi mari e oceani furono lo scenario dei più importanti conflitti, se si esclude le guerre anglo-boere, che precedettero la Grande Guerra. Naturalmente, l'India e il suo oceano non fu coinvolta direttamente anche perché era saldamente sotto il dominio inglese e, com'è noto, la Royal Navy in quel periodo era l'indiscussa regina dei mari. Anche dopo la Grande Guerra, il Pacifico e correlatamente anche l'Oceano Indiano furono oggetto degli interessi delle grandi potenze. Anzi proprio l'esigenza di ristabilire gli equilibri in quelle acque spinse alla creazione

delle Conferenze sul disarmo navale (8) che si susseguirono per oltre quindici anni dopo il primo conflitto mondiale. Con quella di Washington (9) del 1921 si riuscì ad allontanare lo spettro di una possibile guerra tra Giappone e Stati Uniti che molto probabilmente avrebbe fatto riesplodere un conflitto di vaste dimensioni, ma le tante idiosincrasie tra potenze emergenti e quelle dominanti e i continui e necessari riallineamenti ne vanificarono il successo. Con la fine della Seconda guerra mondiale, il mondo fu diviso in due blocchi. Naturalmente la letteratura classica definiva questa divisione in modo assai immediato contrappo- nendo il blocco sovietico a quello occidentale e vice- versa. È interessante invece notare, andando un pochino al di là della lettura tradizionale, come il mondo si sia caratterizzato sì in due blocchi, ma più propriamente uno tellurocratico (l'Unione Sovietica) e l'altro talassocratico (gli Stati Uniti e la NATO). Que- sto diverso approccio ci consente di leggere meglio gli eventi che si sono susseguiti e spiega, almeno parzial- mente e in modo assolutamente intuitivo, come e per- ché quell'area del globo sia stata priva di veri e propri scontri fino a qualche tempo fa. Con l'indipendenza in- diana dall'Impero britannico del 1947 (10), il Giappone sconfitto, privo di una vera e propria flotta militare e la Russia troppo lontana da quelle acque, tutto l'Indo- Pacifico si era fundamentalmente pacificato prospet- tando gradualmente nell'economia e nel commercio. Questa sostanziale *pax americana* sui mari non è stata scossa neanche dai numerosi conflitti che per lo più si svilupparono per via terrestre come la guerra in Viet- nam e i continui conflitti tra India, Pakistan e Afghani- stan. Certo la Royal Navy non era più in grado di dominare i mari e Londra si è dovuta accontentare *ob- torto collo* di un ruolo secondario. Con il crollo del blocco sovietico e la conseguente caduta del muro di Berlino il mondo inizia a mutare velocemente. L'aper- tura a est dei mercati, l'assenza del nemico di sempre, i processi d'immigrazione e la decolonizzazione indu- striale ben presto creeranno uno scenario economico assai diverso da quello avutosi in precedenza. La Cina diviene in poche decine d'anni la meta preferita per le realtà industriali internazionali. Non c'è dubbio che la globalizzazione ha totalmente rovesciato le logiche

della produzione di massa. Infatti, se durante il periodo della rivoluzione industriale le materie prime proveni- vano dall'Asia per essere lavorate in Europa o più ge- nericamente nel mondo occidentale, a partire dagli anni Settanta anche la produzione è stata progressivamente trasferita in Oriente. Naturalmente questo fenomeno non ha interessato solo la Cina, ma è bene ribadire che proprio l'antica terra del Celeste impero è quella dove maggiormente si è concentrato tale avvenimento. La delocalizzazione industriale è stata indubbiamente uno dei più importanti tonici per l'economia asiatica e ci- nese costituendo quelle fondamenta indispensabili per lo sviluppo produttivo. Rafforzatasi industrialmente ed economicamente, la dirigenza cinese ha potuto am- piare il proprio orizzonte e dirigere lo sguardo verso nuovi e più ambiziosi obiettivi. In pratica, proprio l'as- senza della *grande sorella comunista*, o se vogliamo



Caduta del muro di Berlino, uno degli avvenimenti più significativi delle Rivoluzioni del 1989 (Sue Ream, wikipedia.org).

dell'alleato sovietico, ha spinto il governo cinese a cambiare la propria strategia per il futuro. Sin sul finire del secolo, il governo di Pechino ha studiato un piano di lungo periodo per tramutare la sua realtà di potenza regionale tellurocratica in potenza mondiale talassocratica mettendo in essere silenziosamente tutta una serie di strategie tese sia a rafforzare la propria influenza nel Sud-Est asiatico sia a costruire le basi per una propria proiezione navale mondiale. Naturalmente l'essere divenuta la fabbrica del mondo l'ha aiutata enormemente anche se è doveroso sottolineare che non è stato l'unico elemento prontamente sfruttato dal governo di Pechino. Infatti, il governo cinese è stato pronto a intercettare e comprendere i mutamenti economici in corso, perpetrando in modo assai silenzioso una paziente e lenta penetrazione commerciale ed economica in aree strategiche. Certo l'attuale sistema economico non è paragonabile a quello degli anni Ottanta o Novanta del secolo scorso. Infatti, l'economia si è trasformata ed è mutata a ritmi poderosi grazie alle accelerazioni storiche divenute sempre più sostenute a causa di una società sempre più liquida. Infatti, è presumibile pensare che probabilmente anche gli economisti padri del neolibberismo come il tedesco Alexander Rüstow, l'austriaco Ludwig von Mises o il francese Jacques Rueff stenterebbero a riconoscerlo. In pratica, il sistema economico neoliberista è mutato progressivamente proprio a causa delle trasformazioni in corso determinate dalla continua e progressiva rivoluzione tecnologica, dai processi di denazionalizzazione del sistema commerciale e da quello della marittimizzazione dell'economia incluso il continuo fenomeno del gigantismo navale tanto da potersi definire post-neoliberista o più semplicemente neoliberista 2.0. Quindi la Cina, intuiti e intercettati

questi nuovi mutamenti, ha stratificato una strategia di lungo periodo sostanzialmente intervenendo in più direzioni. Se nel continente asiatico era impegnata a consolidare i rapporti politici, ma soprattutto economici con gli stati confinanti, iniziava una lenta penetrazione commerciale nel bacino mediterraneo e in Europa. La realizzazione di una complessa e mastodontica rete logistica da parte cinese tra le nazioni asiatiche aumentava progressivamente, e in modo indiretto, il peso economico e politico di Pechino in quelle realtà. Gli indotti processi d'immigrazione avevano il compito di rafforzare socialmente questo legame economico. Il caso mongolo è lampante. Il continuo spostamento di popolazioni cinesi in Mongolia, la stratificazione di strutture logistiche tra i due paesi e l'iperattività finanziaria tesa ad acquisire le maggiori aziende della nazione che ha dato i natali al famigerato Gengis Khan, ha fatto sì che questo Stato non fosse conquistato militarmente da Pechino bensì comprato. Non molto diversa è stata la strategia cinese con le nazioni del Sud-Est asiatico. Birmania, Laos, Cambogia e Vietnam sono state oggetto della strategia cinese. La realizzazione di veri e propri network logistici ha avuto il pre-



Mapa della parte settentrionale e occidentale dell'Impero cinese (J. Rapkin, Thibet, Mongolia, and Manchouria, London 1851, Tallis wikimedia.org).

gio di far sì che queste nazioni fossero legate a doppio filo con il sistema economico e politico cinese. Funzionale al disegno di egemonia asiatico cinese, Pechino ha sviluppato una vera e propria strategia per aumentare i rapporti con la Russia. Il *modus operandi* risulta sostanzialmente invariato. Infatti, anche in questo caso il governo cinese ha incentivato massivamente l’immigrazione delle popolazioni dello Xinjiang verso le desolate regioni della steppa russa. Una volta insediati hanno gradatamente rilevato le aziende della zona concentrandosi nell’acquisire la filiera del legname. Naturalmente questa preziosa materia prima ricavata dalla zona adesso viene esportata quasi totalmente in Cina, mentre il governo di Pechino ha prontamente provveduto a implementare le infrastrutture per tale abbisogno. Di assoluta importanza, per meglio saldare un rapporto con una Mosca non sempre entusiasta dell’iperattività cinese, è stato il copioso e indispensabile finanziamento economico che il governo di Pechino ha fatto per la realizzazione della città estrattiva di Sabetta nello Yamal. Proprio l’intervento cinese ha permesso ai russi di finire la città estrattiva con la quale Mosca non solo è riuscita a soddisfare la richiesta di una Cina sempre affamata di fonti energetiche, ma anche di potenziare e raddoppiare il famoso gasdotto Nord Stream I tra Russia ed Europa. Il raddoppio del canale di Suez e la conseguente possibilità di far passare i giganti del mare, capaci da soli di trasportare ciò che una volta veniva trasportato da intere flottiglie mercantili, ha consentito una maggiore penetrazione cinese nel Mediterraneo, mare strategico poiché *trait de union* tra Atlantico e Indiano, quindi Pacifico. Proprio il lancio del faraonico progetto One Belt One Road ha permesso alla Cina di consolidare la sua penetrazione economica e commerciale in Occidente catturando importanti fette di industrie mondiali, strutture commerciali, materie prime spesso demolendo la concorrenza e raggiungendo in moltissimi settori posizioni monopolistiche già nel periodo pre Covid-19. Come molto argutamente ha sostenuto Paniccia: «*La pandemia ha definitivamente evidenziato la dipendenza del mondo dall’industria cinese e la Cina oggi detiene il controllo o le chiavi del possesso di intere filiere strategiche e di valore aggiunto, tanto che nella stessa Asia molti paesi,*

anche partners della Repubblica Popolare, hanno cominciato a chiedersi come “bilanciare” questo strapotere economico e tecnologico» (11). Naturalmente la realizzazione della Nuova Via della Seta in qualche modo è stata la migliore arma economica indiretta del colosso cinese. La creazione della strategia della *Stringa di Perle* (12), ossia la costruzione *ex novo* di isole artificiali, sul modello di quella realizzata per l’aeroporto di Osaka dall’architetto italiano Renzo Piano, costituisce sì una poderosa linea difensiva, ma è anche un abile sistema per isolare il vero antagonista emergente regionale: l’India. Se da un lato, con la strategia marittima e logistica la Cina è riuscita prepotentemente a inserirsi nella struttura economica, industriale e commerciale nel continente euro-africano, dall’altro, è rimasto irrisolto il problema della concorrenza indiana. Ora con la realizzazione dell’area di libero scambio asiatica RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership) il governo di Pechino ha cercato non solo di creare un poderoso blocco economico asiatico, ma anche tentato d’isolare economicamente e politicamente l’India. Con il più grande *trade* asiatico il presidente cinese Xi Jinping ha realizzato quello che probabilmente il regista Steno avrebbe definito «*una madrakata*». Infatti, con la realizzazione dell’RCEP non solo la Cina si mette al capo di una struttura capace di includere il 30% della popolazione e del PIL mondiale, ma riesce ad assimilare totalmente le dieci nazioni dell’ASEAN (Association of South-East Asian Nations) attirando a sé anche nazioni storicamente alleate degli Stati Uniti come Giappone, Sud Corea, Nuova Zelanda e Australia. Per cui sembra del tutto evidente che il RCEP non sia una risposta alla recente politica dei dazi americani, ma la conseguente riuscita di una strategia economica di lungo periodo legata ad altre strategie minori: preconditione indispensabile di consolidamento politico-economico nell’area asiatica e indo-pacifica. L’area di libero scambio asiatica a guida cinese nasconde la più grande insidia attuale che destabilizzerebbe i già precari equilibri internazionali, ossia il tentativo di sostituire sul medio-lungo periodo la valuta cinese a quella americana come moneta di scambio internazionale. Una eventualità che porterebbe a un possibile scontro totale tra i due cicli economici.



Mappa e bandiere dei paesi dell'Associazione delle nazioni del sud-est asiatico (wikimedia.org).

che quando le potenze crescenti attaccano direttamente la leadership mondiale delle potenze dominanti gli scontri si traducono spesso da economici a militari. Per cui, paradossalmente, si comprende come il gioco economico risponda, se pur indirettamente, a regole militari.

A corollario di quanto detto, la Cina da anni sta portando avanti quella che potremmo definire una vera e propria corsa agli armamenti navali. Infatti, a tempo di record si è dotata di una nutritissima flotta sottomarina forse capace, almeno nei numeri, di essere più numerosa di quella americana (13). Rimane comunque una considerazione molto importante da fare relativa al fattore tempo e alla sua percezione.

Tale strategia non solo tende a contrapporre un enorme bastione economico-politico-commerciale all'egemonia americana, ma ha anche il vantaggio di legare maggiormente la Russia all'area politica asiatica cinese, isolando l'unico vero possibile competitor, l'India. Proprio l'India e naturalmente l'omonimo oceano diventano l'elemento del contendere. Per completare la strategia d'isolamento, la Cina ha provveduto a intensificare le già strette relazioni con il Pakistan tanto da realizzare un'imponente rete infrastrutturale capace di riunire il porto pachistano di Gwadar sulla costa meridionale del mar Arabico alla provincia cinese dello Xinjiang. Un porto ad alto valore strategico, poiché consente l'approvvigionamento cinese di petrolio proveniente dal Golfo Persico senza doverne circumnavigare la penisola indiana.

Non è certo un segreto che l'attuale pandemia ha indubbiamente avvantaggiato l'economia cinese la quale non solo può segnare già oggi importanti indici di ripresa, ma ha anche accorciato considerevolmente i tempi preventivati di un possibile sorpasso su quella americana. Così com'è indubbio poter affermare che il nuovo secolo è già caratterizzato da un'agguerrita guerra economica, è anche una verità storica ricordare

Infatti, proprio il tempo è annoverabile fra i più potenti alleati della strategia cinese e non v'è dubbio alcuno che il governo di Pechino vi faccia grande affidamento. La Cina è un continente secolarizzato dalla tradizione millenaria. I processi sono sempre eccezionalmente lenti e diluiti nel tempo. Di questo aspetto che erroneamente agli occhi occidentali potrebbe apparire come una realtà indolente e sonnolenta, in vero consente alla Cina di agire gradatamente e in modo silenzioso come grande alleato. Praticamente l'esatto opposto della società occidentale autocostretta a imporsi dei ritmi sempre eccezionalmente sostenuti. Per cui la Cina tenderà a continuare nella sua corsa espansiva, si pensi all'Africa, sia in termini di penetrazione economica e commerciale che in quelli più marcatamente militari, saggiando sporadicamente, ma seguendo uno schema preciso, le capacità di reazione sia del sistema economico e commerciale sia i tempi di reazione militare dei suoi antagonisti. Proprio per queste ragioni ultimamente India, Stati Uniti, Giappone e Australia hanno provveduto a mettere in atto una antica proposta fatta nel lontano 2007 dal primo ministro giapponese Shinzo Abe al Parlamento della Repubblica Indiana dal titolo «La Confluenza dei due Mari». In quella circostanza,



Stretta di mano tra Shinzō Abe e l'allora presidente statunitense George W. Bush nell'aprile 2007 (wikipedia.org).

l'uomo politico giapponese notava come queste due nazioni avessero finalità comuni di benessere e prosperità e che i due oceani costituivano un *unicum* pur nella loro diversità (14). In fondo il premier giapponese aveva visto lungo poiché non è scindibile l'Oceano Indiano da quello Pacifico in quanto costituiscono in pratica un vero *unicum* che dall'Artico giunge sino al Mediterraneo. Infatti, il confronto sia economico che commerciale si è spostato in quello Indiano dove la posizione cinese non può essere egemone. Eppure, proprio la parte indiana dell'oramai sdoganato Indo-Pacifico diviene di eccezionale importanza e interesse non solo in chiave contenitiva dell'azione economica e militare cinese, ma anche e soprattutto di proiezione futura. Un blocco nell'Oceano Indiano impedirebbe i collegamenti nel Mediterraneo, ma anche in Africa rendendo



India, l'ex presidente statunitense Trump dal Primo ministro indiano Modi (ispionline.it).

vana la penetrazione politica ed economica portata avanti per anni tramite la realizzazione di complesse strutture logistiche. In questa direzione, nel 2017 Trump e Modi fecero riprendere vita al progetto Quad, un'alleanza informale tra India, Stati Uniti, Australia e Giappone. Le esercitazioni navali congiunte nell'Oceano Indiano dello scorso 17 novembre, l'aumentata attività navale di forze NATO in tutto l'Indo-Pacifico, lo stazionamento fisso di due unità navali inglesi in Giappone tracciano la linea della determinazione delle forze occidentali di contenere l'espansionismo economico, politico e navale della Cina. Una situazione in continuo sviluppo tanto che era legittimo pensare che il Quad si sarebbe ben presto tramutato in una versione indopacifica della NATO. Una possibilità resa più concreta anche dalle dichiarazioni e dai colloqui avutasi durante la ministeriale d'inizio anno a Bruxelles dove il segretario di stato americano Antony Blinken ha incontrato non soltanto il segretario generale della NATO Jens Stoltenberg, ma anche tutti i ministri degli Esteri dei paesi aderenti all'Unione europea ribadendo la necessità collettiva, tra le altre, di fare fronte comune all'azione destabilizzante della Federazione Russa e alla voglia di *egemonia cinese*. Il Quad a quel tempo sembrava doversi allargare: infatti erano molto interessati anche altri paesi come la Corea del Sud, la Nuova Zelanda e perfino il Vietnam. Non a caso Stoltenberg aveva dichiarato, dopo il summit Quad, che la NATO si sarebbe occupata in maniera consistente della sfida cinese ampliando i processi di collaborazione con India, Giappone e Australia (15). L'interesse strategico dell'Indo-Pacifico ha attirato anche altre nazioni: *in primis* il Regno Unito che da mesi è impegnato in poderose e complesse esercitazioni in tutta l'area. In fondo è sempre bene ricordare che per quelle acque passa oltre il 60% del traffico mondiale. Fino a qualche mese fa la possibilità che il Quad si trasformasse in una sorta di NATO asiatica era del tutto plausibile; ora questa opzione sembrerebbe essere scemata. Il motivo risiede in una maggiore partecipazione giapponese nell'alleanza indo-pacifica. Il Giappone, abbandonate alcune blande reticenze già emerse durante il summit di Bruxelles, ora è disposto a far sentire tutto il peso della sua flotta e la forza dei



Incontro a Bruxelles tra il segretario di Stato americano Antony Blinken (a sinistra) e il segretario generale della NATO Jens Stoltenberg (nato.int).

suoi cospicui investimenti in quell'area del mondo. Per cui è difficile pensare che sarà disposto ad accettare ampliamenti di un organismo al quale sembrerebbe essere affidato il nuovo riassetto dell'Indo-Pacifico. Quanto affermato ci dà l'idea dell'assoluta liquidità dei processi geopolitici in corso. Bisogna però sottolineare che se al momento la Cina è in grado di tessere strategie economiche offensive sul piano meramente navale questa è per adesso condannata alla difensiva. Taiwan, lo stretto di Malacca e infine il Quad fungono da poderose sentinelle. Nel frattempo, ricordando che l'at-

tuale confronto è in primis economico il nuovo presidente americano Biden recentemente ha fatto approvare un piano di spesa di ben 1750 miliardi di dollari per rilanciare l'economia americana e vincere la guerra economica con la Cina. Al momento è in atto una crisi dei noli che sta facendo deperire i processi commerciali e industriali, ma tale situazione potrebbe mutare da un giorno all'altro. Vale sempre la massima napoleonica secondo la quale sarebbe stato preferibile far dormire l'immensa Cina poiché al suo risveglio il mondo avrebbe tremato. ↴

NOTE

- (1) Il primo navigatore a raggiungere per primo Capo cime Tempestose fu un altro portoghese, Bartolomeo Diaz nel 1487. Fu Vasco da Gama a cambiargli nome dieci anni dopo, in Capo di Buona Speranza.
- (2) Elliott John. H. *La Spagna Imperiale*, Il Mulino, Bologna, 1963.
- (3) Per saperne di più sulla monumentale festa organizzata per l'apertura di Suez, si veda Headrick D.R., *Al servizio dell'Impero*, Il Mulino, Bologna, 198, p. 159.
- (4) Sul ruolo della Regia Marina in Oriente si legga: Paoletti C., *La Marina Italiana in Estremo Oriente*, USMM, Roma, 2000.
- (5) Sul ruolo della Marina Militare nell'apertura delle relazioni politico-economiche in Estremo Oriente si veda: Mazzetti A., *La Regia Marina e la Via della Seta*, in *Bollettino d'Archivio Ufficio Storico Marina Militare*, luglio-settembre 2020.
- (6) Morris E., *The rise of Theodore Roosevelt*, Coward, MacCann & Geoghegan, New York, 1979.
- (7) Questa alleanza era costituita dal giovane Regno d'Italia, Stati Uniti, Francia, Impero austro-ungarico, Impero tedesco, Impero britannico, Impero russo e quello giapponese. Le forze complessive non furono rilevanti a eccezione di quelle russe poiché con il pretesto della rivolta i russi occuparono la Manciuria.
- (8) Minardi S. *Il Disarmo Navale Italiano 1919-1936*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma, 1999.
- (9) Bernardi G. *Il Disarmo Navale fra le due Guerre Mondiali 1919-1939*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma, 1975.
- (10) Dopo pochi giorni, ottenuta l'indipendenza, l'India e il Pakistan furono immediatamente impegnati in furiose lotte che coinvolsero anche le popolazioni.
- (11) Paniccia A. *Cina e India, le nuove frontiere*, Porto & Interporto gennaio 2021, p.10.
- (12) Sull'argomento si veda: Sellari P. *La String of Pearls Strategy Cinese*, [http://gnosis.aisi.gov.it/gnosis/Rivista46.nsf/ServNavig/46-38.pdf/\\$File/46-38.pdf?OpenElement](http://gnosis.aisi.gov.it/gnosis/Rivista46.nsf/ServNavig/46-38.pdf/$File/46-38.pdf?OpenElement).
- (13) https://www.askanews.it/esteri/2021/03/08/la-cina-supera-gli-usa-ha-la-pi-c3%b9-grande-flotta-militare-al-mondo-pn_20210308_00137.
- (14) Il discorso è integralmente consultabile al seguente indirizzo: <https://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pm0708/speech-2.html>.
- (15) Paniccia A. Mazzetti A., *Vi spieghiamo perché l'Indo-Pacifico è un mare anche nostro*, Formiche.net 25/03/21.

FOCUS DIPLOMATICO

La Germania volta pagina

È stata la campagna elettorale più ricca di colpi di scena e di sviluppi imprevedibili nella storia della Repubblica Federale. Lo dimostra un'altalena continua dei sondaggi: la scorsa primavera, per un breve periodo, i Verdi di Annalena Baerbock erano in testa nelle intenzioni di voto, complici le lotte intestine in campo democristiano. E i socialdemocratici, fermi al 15% dei consensi, sembravano destinati a un inarrestabile declino, nonostante la stima goduta dal loro candidato Olaf Scholz, vice-cancelliere e ministro delle finanze del governo di «Grande Coalizione».

Poi, nel corso dell'estate, tutto è cambiato. I Verdi, anzitutto, subivano una lenta ma continua flessione, dovuta in parte agli errori della Baerbock; mentre il democristiano Armin Laschet riconquistava a luglio il primo posto nei sondaggi, con un solido vantaggio sui due concorrenti. Ma ad agosto cominciava per lui un'erosione continua delle intenzioni di voto, dovuta a una campagna elettorale sciatta e piena di gaffe. Mentre continuavano a scendere i consensi della Baerbock, si impennava improvvisamente la curva dei consensi dei socialdemocratici, che a metà agosto superavano i Verdi e alla fine di quel mese i democristiani, conquistando la prima posizione nei sondaggi. Questi ultimi mostravano anche che, se vi fosse stata un'elezione diretta del Cancelliere, Scholz avrebbe prevalso di gran lunga sui due rivali, grazie alla sua esperienza di governo e alla popolarità otte-

nuta grazie a una politica finanziaria fortemente espansiva per combattere gli effetti economici della pandemia del Covid-19. Nel mese di agosto, Scholz riusciva finalmente a estendere questa popolarità personale al proprio partito, trascinandolo fuori delle secche del 15%, imprimendogli nuova energia e aprendogli inaspettate prospettive di vittoria.

Quali le ragioni di questa svolta inattesa? Difficile ignorare le campagne elettorali sbagliate dei due rivali; ma va anche riconosciuta l'abilità della campagna di Scholz, condotta con toni fermi e rassicuranti, molto simili a quelli di Angela Merkel. Rinunciando a voli pindarici e a promesse altisonanti, Scholz compensava la propria mancanza di carisma rassicurando una popolazione disorientata dall'uscita di scena di Merkel, garantendo continuità e aggiungendo la promessa di una serie di riforme sociali (tra cui un forte aumento del salario minimo) avvertite come necessarie nel nuovo contesto creato dalla pandemia.

I risultati delle elezioni del 26 settembre hanno premiato Olaf Scholz, assicurandogli una vittoria di misura su Laschet (25,7% contro il 24,1%), che pure è riuscito a risalire leggermente rispetto alle previsioni della vigilia. Seguono i Verdi con il 14,9%, i liberali dell'FDP con l'11,2%, l'estrema destra di Alternative fuer Deutschland (AfD) con il 10% e la sinistra della «Linke» con il 4,9%.

Da questi risultati emergono alcune indicazioni principali:

- il crollo del fronte democristiano (la CDU e la consorella bavarese CSU), che perde quasi il 9% dei voti rispetto al 2017 e il 17% rispetto al 2013 (quando Angela Merkel, superando il 40% dei consensi, raggiunse l'apice della popolarità, sfiorando la maggioranza assoluta dei seggi nel Bundestag). Una caduta che sarebbe troppo facile imputare soltanto agli errori di Laschet. In realtà, durante gli ultimi 16 anni i due partiti democristiani hanno vissuto di rendita



Da sinistra: Olaf Scholz (Spd), Annalena Baerbock (Verdi) e Armin Laschet (Cdu) - (quotidiano.net).

all'ombra della popolarità personale della signora Merkel, senza produrre idee e proposte concrete per far fronte alle molte sfide dell'attualità, in campo interno e internazionale. Inoltre, molti elettori conservatori sono rimasti disorientati dall'indirizzo «modernizzatore» e centrista imposto da Merkel al proprio partito, soprattutto in campo migratorio: una svolta da alcuni percepita come un tradimento dei valori tradizionali e identitari di CDU e CSU, a vantaggio del nuovo partito di estrema destra AfD. Va peraltro rilevato che, se il travaso dei voti a favore di AfD era stato cospicuo nel 2017, alle recenti elezioni i voti in uscita dall'area democristiana sono andati soprattutto a socialdemocratici, Verdi e liberali, mentre AfD ha subito una flessione;

— la resurrezione inattesa del partito socialdemocratico (SPD), che era apparso condannato a un declino irreversibile, e che ha goduto dell'effetto trainante della popolarità di Scholz. Il partito si è unito in campagna elettorale intorno al suo candidato, ma non è escluso che — nel caso probabile di un governo a guida socialdemocratica — possano riaffiorare le divisioni interne, e che le componenti più radicali (soprattutto quella giovanile) possano rialzare il tono delle loro pretese;

— la delusione dei Verdi: il risultato ottenuto è il migliore della storia del partito, ma è nettamente inferiore alle aspettative e ambizioni della vigilia. Colpa di una campagna elettorale poco felice, ma anche un segno che la società tedesca non è ancora pronta ad assegnare una priorità assoluta alle tematiche ambientali, né disposta a pagare i costi economici delle misure radicali proposte dai Verdi;

— la flessione dei due partiti più estremi: AfD ha perso il 2,3% rispetto al 2017 (pur diventando primo partito in due *Leander* orientali), mentre doppia è risultata la perdita della Linke, escludendo ogni possibilità (e ogni timore) di un suo ingresso in una coalizione con socialdemocratici e Verdi;

— la frammentazione del quadro politico tedesco: per la prima volta nessun partito raggiunge la soglia del 30% dei consensi. L'ipotesi di una riedizione della «Grosse Koalition», anche se teoricamente possibile, appare oggi altamente improbabile: la escludono sia i socialdemocratici, ai quali non hanno giovato tre esperienze di governo da alleati «minori»

di Angela Merkel, sia i democristiani, che giudicherebbero umiliante la partecipazione a una Grande Coalizione a guida socialdemocratica. Restano quindi possibili soltanto coalizioni a tre partiti, definiti in base ai loro colori tradizionali: «Ampel» (semaforo), tra socialdemocratici, Verdi e liberali; e «Jamaica» (dai colori della bandiera di quel paese caraibico), tra democristiani, Verdi e liberali. Le trattative sono già iniziate, ma saranno lunghe e difficili, data la preferenza dei Verdi per la prima alternativa (la più probabile) e dei liberali per la seconda. L'impegno di Scholz di formare un nuovo governo entro Natale appare quindi alquanto ottimistico.

I liberali di Christian Lindner traggono dalle elezioni un potere superiore alla misura del risultato ottenuto. La FDP potrebbe infatti diventare l'ago della bilancia. Il partito è progressista sui diritti civili, ma conservatore sui temi economici, e molto vicino al mondo degli affari. Lindner rivendica apertamente per sé il Ministero delle finanze: qualora lo ottenesse, non sarebbe una buona notizia per noi e per gli altri paesi che vorrebbero un superamento definitivo, in campo europeo, delle politiche del rigore.

Grande assente dal dibattito preelettorale è stata la politica estera: per la mancanza di forti divergenze tra i tre candidati, ma anche per l'assenza di robuste visioni strategiche sul futuro dell'Europa e delle relazioni internazionali della Repubblica Federale. La Germania non sembra dunque destinata ad assumere un ruolo più dinamico e propositivo nella costruzione europea (e potrebbe quindi lasciare spazi importanti alla Francia di Macron — e all'Italia di Draghi) e nella ricerca di una risposta alle grandi sfide internazionali. Appare comunque inevitabile una revisione dei rapporti con la Cina, cui la signora Merkel ha dedicato un'attenzione quasi ossessiva: basti ricordare le 12 visite in quel paese nei 16 anni del suo mandato.

Le elezioni del 26 settembre non hanno insomma deciso chi sarà a guidare la Germania nei prossimi quattro anni, anche se Olaf Scholz è oggi il candidato favorito. Se in passato le trattative tra democristiani e socialdemocratici richiesero mesi di tempo per dar vita a tre governi di «Grosse Koalition», ancora più difficili

sembrano oggi quelle tra tre partiti, due dei quali (Verdi e liberali) molto distanti nei loro programmi elettorali su temi quali transizione ecologica, fisco e spesa pubblica. La Germania di oggi appare quindi abbastanza lontana da quel modello di stabilità politica che si è vantata di rappresentare in passato. Un governo di coalizione a tre partiti rischia di risultare — a parte le difficoltà connesse alla sua formazione — più debole e conflittuale degli esecutivi del passato.

Per la Germania si apre insomma un periodo molto diverso dal lungo cancellierato di Angela Merkel.

Nei suoi 16 anni di governo, Merkel (che esce di scena con l'80% dei consensi) è riuscita a infondere ai tedeschi un senso di sicurezza che le è valso l'affettuoso soprannome di «Mutti». Privata di salde radici ideologiche e di ambiziose visioni strategiche, essa è riuscita ad affrontare con pragmatismo ed instancabile ricerca del compromesso una serie di crisi importanti: quella finanziaria del 2008, quelle dell'euro del 2011, l'ondata massiccia dei profughi nel 2015, fino alla pandemia del Covid-19 nel 2020-21. Almeno nella fase iniziale di quest'ultima, si è rivolta ai suoi cittadini in toni caldi e rassicuranti, e con una competenza consentita dalla sua formazione scientifica. Con un'accorta gestione del potere, si è sbarazzata dei possibili competitori nel suo stesso partito, ha occupato saldamente il centro del panorama politico tedesco e si è impadronita con grande disinvoltura di temi cari ai partiti di opposizione, convincendo una parte dei loro elettori dell'inutilità di votarli (una prassi per cui alcuni politologi tedeschi hanno coniato il termine di «smobilitazione asimmetrica»). Esibendo un'ottima padronanza dei dossier più disparati, Merkel ha mostrato una forte preferenza per un approccio graduale, incrementale ai problemi. Per 16 anni è stata riluttante ad adottare riforme necessarie ma potenzialmente controverse,

accontentandosi di vivere di rendita su quelle lasciate dal suo predecessore, il socialdemocratico Schroeder.

Poche le sue decisioni forti, di grande impatto emotivo: un'uscita precipitosa dal nucleare dopo Fukushima, sconcertante per gli industriali tedeschi e foriera di un maggior ricorso al carbone per produrre energia; l'apertura, nel 2015, all'afflusso di oltre un milione di profughi siriani e iracheni, che provocò una flessione di consensi per il suo partito e un rafforzamento di AfD; l'apertura inattesa alla responsabilità collettiva per il debito nell'Unione europea, con proposte avanzate insieme a Macron, che avrebbero condotto al «*Next Generation EU*».

Le qualità di Angela Merkel avevano rassicurato i tedeschi, facendo passare in secondo piano i suoi limiti (mancanza di visione strategica e di capacità propositive, riluttanza ad adottare riforme). Non a caso entrambi i principali aspiranti alla sua successione, Scholz e Laschet, ne hanno imitato (con diversa fortuna) i toni e la gestualità, per convincere l'elettorato che un loro successo avrebbe garantito una sostanziale continuità. Ma i profondi cambiamenti in corso nello scenario internazionale e nel quadro politico tedesco, e l'urgente necessità di riforme per far fronte ad attuali problemi interni (infrastrutture obsolete, ritardi nella digitalizzazione, carenze in campo scolastico) richiederanno necessariamente un cambiamento di passo, da parte di un governo che dovrà basarsi sull'equilibrio instabile tra tre partiti molto diversi tra loro. La statura e lo spessore politico dei nuovi protagonisti sono tuttora un'incognita; in ogni caso li attende un compito molto arduo, quello di colmare il vuoto lasciato in Germania e in Europa dall'uscita di scena di Angela Merkel.

Elio Menzione,
Circolo di Studi Diplomatici

L'ambasciatore Elio Menzione è nato ad Alassio nel 1949. Entrato nella carriera diplomatica del Ministero degli Esteri nel 1975, ha prestato servizio in Vietnam, Indonesia, Perù e alla Rappresentanza Permanente d'Italia presso le Nazioni Unite a New York dal 1991 al 1996. Ha svolto funzioni di Ambasciatore d'Italia a L'Avana e, dopo tre anni a Roma come vice-Direttore Generale per la Promozione Culturale, sempre come Ambasciatore a Pretoria, Bogotá e Berlino.

Il Circolo di Studi Diplomatici è un'associazione fondata nel 1968 su iniziativa di un ristretto gruppo di ambasciatori con l'obiettivo di non disperdere le esperienze e le competenze dopo la cessazione dal servizio attivo. Il Circolo si è poi nel tempo rinnovato e ampliato attraverso la cooptazione di funzionari diplomatici giunti all'apice della carriera nello svolgimento di incarichi di alta responsabilità, a Roma e all'estero.



LEGA NAVALE ITALIANA

www.leganavale.it - il portale di chi ama il mare



VIENI CON NOI... E METTI IL MARE AL CENTRO



Da oltre 120 anni siamo impegnati nello sviluppo della cultura marittima verso tutti, nella promozione delle attività sportive acquatiche, con particolare attenzione ai giovani e ai diversamente abili, nel sostegno alla nautica anche attraverso la formazione e nel contributo alla salvaguardia dell'ambiente.



Vivi il mare da protagonista, associati alla Lega Navale Italiana. Contatta una delle oltre 260 sezioni e delegazioni sparse su tutto il territorio nazionale o visita il nostro sito e i Social media collegati.



www.leganavale.it



Sito

www.leganavalenews.it



Legg Navale News



Facebook



Facebook



Twitter



Twitter



Instagram



Instagram



YouTube

LEGA NAVALE ITALIANA
Presidenza Nazionale
Via Guidubaldo del Monte, 54 - 00197 Roma

tel. 06.809159218 - 06.809159223
comunicazione@leganavale.it

OSSERVATORIO INTERNAZIONALE

Suwalki-Timbuktu, via Bruxelles e New York

Nonostante i pesanti problemi con Bruxelles in merito a molte questioni, la Polonia spera che una cooperazione rafforzata tra l'UE e la NATO, unita all'ulteriore allargamento dell'Alleanza, possa stimolare un approccio più deciso nei confronti di Mosca. Infatti Varsavia, sottoposta come è alla doppia pressione di migliaia di immigrati illegali sulle sue frontiere, cui Minsk ha dato il libero passaggio, e all'esercitazione «Zapad 21» si sente sempre meno sicura. Parlando al Forum sulla sicurezza di Varsavia, un evento organizzato dal *think tank* Casimir Pulaski Foundation, il presidente polacco Andrzej Duda ha affermato, il 5 ottobre, che sono necessari legami più stretti tra la NATO e l'UE per combattere l'espansio-



Logo dell'esercitazione «Zapad 21» (wikipedia.org).

nismo guidato dalla Russia. Duda ha affermato che la bussola dell'UE, una strategia in fase di sviluppo che deve definire le politiche di sicurezza e difesa del blocco europeo, dovrebbe essere in armonia con le politiche riportate dal documento contenente le linee strategiche della NATO. Le osservazioni del presidente sono state riprese nel discorso di Paweł Soloch, capo dell'Ufficio per la sicurezza nazionale della Polonia che ha sottolineato il continuo sviluppo del potenziale militare russo e delle minacciose manovre russo-bielorusse prossime al suo confine orientale. I temi sollevati dai rappresentanti polacchi sono stati riaffermati, con ancora maggiore urgenza, dal ministro degli esteri ucraino Dmytro Kuleba, il quale ha ricordato che l'in-



Il segretario generale della NATO Jens Stoltenberg ha incontrato il presidente statunitense Joe Biden alla Casa Bianca (nato.int).

tera politica russa sulla NATO presuppone che la presenza della Alleanza, in qualunque termine e formato, sia una provocazione. Nel frattempo, il segretario generale della NATO, Jens Stoltenberg, ha dichiarato, durante una visita a Washington il 5 ottobre scorso, di aver discusso le opzioni per un maggiore sostegno all'Ucraina con il presidente degli Stati Uniti Joe Biden. Stoltenberg ha affermato che, con l'adesione di Kiev all'Alleanza, ancora tuttavia indeterminata, i suoi membri potrebbero fare di più per rafforzare le aspirazioni dell'Ucraina nei campi della riforma del settore della sicurezza e della lotta alla corruzione. Le proposte di Stoltenberg, bisogna dirlo, sono sembrate dei palliativi a Kiev, dove l'uso dell'ucraino nel sito web della NATO, accanto a inglese e francese, è percepito come ben piccola cosa (visto che non è recente). Poco dopo la riunione di Varsavia, il summit dei ministri della difesa dell'Alleanza, allargato ai partners dell'UE, quali Svezia, Finlandia, Austria ha rilanciato i termini della coesione, appoggiando i gruppi di lavoro per programmi ad hoc tra gruppi di stati di paesi alleati per la costruzione di sistemi d'arma di ogni tipo, terrestri, navali, aerei, CBRN e difesa antiaerea. Ma se il fronte antirusso e il consolidamento delle relazioni con l'UE sembra riuscire a ottenere il pieno consenso all'interno della NATO, l'espansione dell'Alleanza nel ruolo di fornitore globale di sicurezza mostra delle *defailliances*, anche se la necessità di coesione strategica tra nazioni, allo stesso interno della Alleanza, non mostra delle debolezze. Secondo quanto affermato dal segre-



«(...) forza G5 Sahel, che comprende circa 5.000 soldati provenienti da Mali, Mauritania, Niger, Ciad e Burkina Faso (...)» (sicurezza internazionale. luiss.it e nova.news).

tario generale dell'ONU Antonio Guterres nel suo rapporto al Consiglio di sicurezza per la situazione nel Sahel, la NATO starebbe studiando le opzioni per rafforzare il sostegno alla forza multinazionale del G5 Sahel nella travagliata regione dei tre confini di Mali, Niger e Burkina Faso, dove la violenza dei militanti islamici è costata centinaia di vite e l'Alleanza potrebbe estendere tale sostegno attraverso la sua Agenzia di supporto e approvvigionamento. Guterres si è detto oramai (dopo forti perplessità dello stesso segretario) «convinto» della necessità di creare un ufficio di supporto delle Nazioni unite per la forza G5 Sahel, che comprende circa 5.000 soldati provenienti da Mali, Mauritania, Niger, Ciad e Burkina Faso, che sarebbe finanziato dai contributi delle Nazioni unite, replicando quanto già stanno facendo con una operazione analoga che sostiene la missione delle forze di stabilizzazione dell'Unione africana in Somalia (AMISOM). Guterres ha detto che una tale tecnica sarebbe «l'approccio più efficace per fornire un supporto sostenibile e prevedibile alla Joint Force». Ma gli Stati Uniti, il più grande finanziatore dell'ONU, hanno finora rifiutato il piano, invece favorito dalla Francia e da diversi paesi africani. A giugno, il vice ambasciatore degli Stati Uniti presso l'ONU, Jeffrey DeLaurentis, ha affermato che il suo paese voleva mantenere una chiara separazione tra gli sforzi per combattere il terrorismo e gli sforzi per mantenere la pace al fine di proteggere la neutralità dell'ONU (questo quando gli stessi Stati Uniti spingono

affinchè il Consiglio di sicurezza modifichi sostanzialmente il mandato dell'UNIFIL affinché questa svolga azioni di forza contro le milizie hezbollah). Per anni, gli Stati Uniti hanno affermato di dare la priorità agli aiuti diretti ai paesi del Sahel, piuttosto che aumentare il coinvolgimento dell'ONU. «La creazione della Forza congiunta del G5 Sahel, nonostante le sfide persistenti, è una forte manifestazione di volontà politica da parte dei cinque Stati principali del Sahel che merita il sostegno della comunità internazionale», ha affermato Guterres. «Mentre tutti gli interlocutori hanno sottolineato il loro forte sostegno alla G5 Sahel Joint Force come iniziativa eccezionale che ha garantito il sostegno internazionale, non c'è convergenza di opinioni all'interno della comunità internazionale sul modo migliore per sostenerla», ha aggiunto il capo delle Nazioni unite, ignorando la realtà fallimentare, politicamente e militarmente dell'iniziativa, originata anni fa da Parigi. Il Consiglio di sicurezza, guidato dal Kenya per il mese di ottobre, ha deciso di inviare una sua delegazione in visita in Mali e Niger, nel tentativo di studiare la situazione della sicurezza. Guterres ha sottolineato che, nonostante la volontà dell'UA di assumere un ruolo integrale nel promuovere la cooperazione nella regione, «l'UA ha sottolineato che sarebbe necessario il sostegno finanziario di un altro donatore» per gestire il supporto logistico della forza congiunta. L'ONU attualmente fornisce carburante, acqua e cibo alla G5 Sahel Joint Force attraverso la missione di pace

MINUSMA in Mali, oltre al supporto medico bilaterale organizzato negli ultimi anni. Il problema comunque esiste e non si può ignorare e ne è riprova proprio la missione del Consiglio di sicurezza nel Sahel. Queste missioni non sono frequentissime nelle decisioni del Consiglio, che semmai decide di inviare una delegazione dello Stato Maggiore Internazionale (che da esso dipende ed è separato dall'Ufficio affari militari del Dipartimento delle operazioni di pace del segretario). Ma le sfide sul terreno sono tali e la situazione è



Caschi blu MINUSMA (onuitalia.com).

talmente difficile che si è arrivati a questa importante decisione. Infatti, al di là della destabilizzazione indotta dalle milizie islamiste, si vede la crescente penetrazione russa nel Sahel, causa di gravissima preoccupazione per Parigi, soprattutto ora che è impegnata nella difficile, rischiosissima, operazione di ripiegamento «Barkhane». Questa missione arriva mentre la giunta golpista di Bamako (alla cui guida vi sono personaggi che hanno svolto la loro formazione militare a Mosca) è alla ricerca di partner alternativi a Parigi. Il Consiglio di sicurezza dell'ONU vuole spingere Bamako a tornare al potere civile dopo due colpi di stato militari in nove mesi (agosto 2020 e maggio 2021), in una regione segnata da una forte spinta *jihadista*. I rapporti della giunta maliana con la Francia sono ai minimi storici e Bamako si è accordata con la società privata di sicurezza russa Wagner, per l'assistenza alla formazione delle sue forze armate. Parigi è arrivata a minacciare la sospensione dell'inclusione del Mali dai programmi di assistenza finanziaria internazionale da parte dell'IMF e della Banca Mondiale. Vista la controversa posizione istituzionale del governo provvisorio del Mali, una giunta golpista, per il Consiglio di sicurezza era importante che questa missione non fosse considerata un sostegno ai colpi di stato in Mali, secondo quanto assicurato da diversi diplomatici occidentali e africani. L'ONU cerca il sostegno dell'UE, dell'ECOWAS (Comunità dell'Africa Occidentale) e dell'UA per riportare

la situazione nell'alveo della legalità internazionale. In questa delegazione, mentre Cina, Russia e India sono state rappresentate da vice-ambasciatori, gli Stati Uniti hanno inviato addirittura Linda Thomas-Greenfield, loro ambasciatrice all'ONU, una partecipazione rara a questo livello. Da parte francese, la sfida della missione è stata anche quella di cercare di sbloccare una richiesta di Parigi per aumentare la forza della MINUSMA di altri 2.000 «caschi blu» (la missione conta attualmente 13.289 soldati e 1.920 poliziotti). Formulata a giugno dopo l'annuncio del disimpegno in Mali della forza «Barkhane», questa richiesta è stata respinta da diversi membri del Consiglio di sicurezza, in particolare per motivi finanziari. Per la Francia, i tempi sono strettissimi e a Parigi si vuole evitare a tutti i costi una replica di una nuova Kabul, sebbene meno mediatizzata, ma ugualmente disastrosa per l'immagine e la sostanza. Tuttavia Parigi sconta incertezze e le contraddizioni; il presidente Macron, i suoi Ministri della difesa, degli esteri e i vertici militari hanno detto tutto e il suo contrario in merito a tempi e termini del ritiro della «Barkhane», lasciando spazio a islamisti e a Mosca. A differenza dell'Afghanistan, il governo degli estremisti nel nord del Mali è stato breve: appena un anno dopo la Francia ha condotto un intervento militare che ha costretto Ansar Dine a evacuare il nord all'inizio del 2013. Ma gli estremisti islamici non sono mai stati completamente sconfitti: si sono dispersi nel deserto

da dove hanno lanciato incessanti attacchi contro le forze francesi, l'esercito maliano e le forze di pace delle Nazioni unite, la MINUSMA. Anzi le azioni islamiste, grazie ai legami tra le diverse organizzazioni islamiste (siano esse prossime allo Stato Islamico o ad Al Qaeda) si sono estese e propagate ad altre aree come il nord della Nigeria e il lago Chad, arrivando a infiltrarsi nella Repubblica Democratica del Congo. Anche le basi francesi a Tessalit e Kidal saranno chiuse e tutto il nord del Mali a breve sarà senza le truppe occidentali, mentre quelle dell'ONU, nonostante la presenza di piccoli contingenti occidentali, temono di non riuscire a fare fronte ai prevedibili, crescenti attacchi islamisti.

Accanto al Mali

La Repubblica Centrafricana (CAR), ricca di minerali sembra essere il laboratorio perfetto per il gruppo Wagner ; questo mentre il Cremlino estende la sua influenza in Africa tentando di ridurre quella francese (e occidentale). Quando i «contractors» russi sono arrivati ad Alindao, una città nella Repubblica Centrafricana (CAR) meridionale (prossima alla RDC), i ribelli sono fuggiti e la gente si è rallegrata. Ma presto iniziarono a circolare storie dai villaggi vicini, di saccheggi e torture, omicidi e stupri. I contractors di Alindao appartengono a una rete di società (che molti media sostengono collegata al Cremlino, anche se quest'ultimo smentisce recisamente), il gruppo Wagner, che ha aiutato il presidente in carica Faustin-Archange Touadéra a respingere i ribelli e a salvare il suo governo. Vi sa-

rebbero fino a 3.000 contractors nel paese. Mosca afferma di avere circa 1.100 addestratori militari disarmati nella Repubblica Centrafricana, parte di un accordo firmato da Mosca con Bangui nel 2018 per addestrare le forze armate locali. Questo accordo (sia quello ufficiale che l'accordo tra Bangui e il gruppo Wagner) ha dato alla Russia un punto d'appoggio nella regione, cogliendo il diffuso risentimento di massa nei confronti dell'ex potenza coloniale, la Francia, e usando come modello per la sua espansione in altri travagliati paesi vicini come il Mali. Ma ha anche suscitato accuse di violazioni dei diritti umani al Consiglio di sicurezza dell'ONU. Con una lunga storia di instabilità, colpi di stato e insurrezioni armate, la CAR potrebbe essere una vetrina perfetta. A Bangui, Wagner potrebbe mostrare cosa può fare, e vendere i suoi servizi ad altre nazioni africane desiderose di stabilità interna. Il coinvolgimento di Wagner consente inoltre a Mosca di riguadagnare parte dell'influenza dell'era della guerra fredda che ha perso in Africa negli ultimi decenni, a seguito della fine dell'URSS. Nel prosieguo della loro presenza nella CAR, i contractors hanno esteso il controllo del governo di Bangui sulle aree minerarie di oro e diamanti, e secondo quanto affermato da fonti indipendenti, hanno duramente preso di mira le minoranze etniche musulmane e fulani seguendo le istruzioni del governo locale. Inoltre hanno avuto diversi contrasti con il personale della missione di pace delle Nazioni unite, forte di 15.000 tra militari e civili, la MINUSCA. Secondo alcuni analisti la presenza e determinazione

dei contractors russi ha completamente cambiato l'equazione sul campo, in quanto lo stato (la CAR) reale era (ed è tutt'oggi) assai debole e stava davvero cercando una via d'uscita trovandola in questi contractors, che senza scrupolo alcuno hanno consolidato l'attuale governo, assai invisibile alla ex potenza coloniale, la Francia e ai suoi alleati occidentali. Ma la Wagner non opera solo in CAR (e probabilmente in Mali, dove la giunta golpista vorrebbe assumerne 1.000 per



Contractors del gruppo Wagner (corriere.it).

addestrare le sue forze armate e dare il benservito, appena possibile, alla missione dell'UE di addestramento, la EUTM-Mali), e ha già trovato clienti disponibili per i suoi servizi in tutta l'Africa, tra cui Mozambico, Madagascar, Sudan e Libia, dove l'ONU ha accusato questo personale di presunti crimini di guerra. La presenza dei contractors russi è altamente visibile a Bangui (mentre i consiglieri militari russi, appartenenti alle forze armate, sono praticamente invisibili). I contractors russi aiutano a proteggere il presidente, il cui consigliere per la sicurezza nazionale era stato a lungo Valery Zakharov, un ex ufficiale dell'intelligence russa. Eppure il primo ministro di Bangui, Henri-Marie Dondra ha negato la presenza di mercenari russi. «*Non abbiamo firmato un contratto con società private, abbiamo un contratto con la Russia*», ha detto al *Financial Times*, aumentando dubbi e confusione sui termini della reale presenza di Mosca. «*Abbiamo un accordo di cooperazione bilaterale che è molto chiaro*». Ha aggiunto che a sua conoscenza «*non ci sono altre forze presenti*» oltre alle truppe russe, ONU e ruandesi, tutte arrivate sulla base di chiari accordi bilaterali, secondo Dondra. Il ministro degli esteri russo, l'abilissimo e duttile Sergei Lavrov, ha affermato che gli istruttori di Mosca operavano legalmente nel paese e avevano aiutato «*L'esercito della Repubblica Centrafricana ad aumentare significativamente la sua capacità di combattimento, a seguito della quale le sue unità hanno inflitto perdite importanti ai combattenti di vari gruppi armati illegali*». Ma secondo il *working group* del Consiglio per i diritti umani delle Nazioni unite sui contractors (all'ONU si evitano parole come «*mercenari*»), i russi e gli stranieri affiliati «*coinvolti in violazioni dei diritti umani, sono potenzialmente coinvolti in crimini di guerra*». Il gruppo di lavoro ha insistito sul fatto che ogni volta che ci sono stati abusi, non appena il governo è stato informato è stata avviata immediatamente un'indagine. Nel mese di settembre, poichè non si poteva più negare l'evidenza, il governo di Bangui ha pubblicato un rapporto in cui riconosceva per la prima volta che gli istruttori russi avevano commesso violazioni dei diritti umani. Ma il ministero degli Esteri russo ha affermato di non essere stato informato, aggiungendo in maniera sibillina: «*Se le insinuazioni*

sulle loro atrocità avessero un vero fondamento e la popolazione locale stesse protestando attivamente, la leadership della CAR difficilmente avrebbe insistito sull'ulteriore presenza di specialisti russi». Diversi analisti ritengono che il governo di Bangui ora è ostaggio della presenza della Wagner, e visto che la sua medesima esistenza dipende da essi, non può, non sa (e forse non vuole) liberarsene. L'attivismo di Mosca, attraverso la sua ambasciata, i social media, i consiglieri militari ufficiali e i mercenari della Wagner ha una presa che sembra essere assai importante per Bangui, che sembra pagare i loro servizi direttamente grazie alle enormi entrate delle sue (ancora più) enormi ricchezze minerarie (ovviamente fonti moscovite, sia «*private*», sia ufficiali, hanno negato). Oltre alle difficoltà con la Francia, la presenza russa sta impattando sempre più apertamente con quella dell'ONU. Il 30 maggio scorso Denise Brown, Deputy Special Representative of the Secretary-General, Resident and Humanitarian Coordinator della MINUSCA (una dirigente, di nazionalità canadese, di provenienza del World Food Programme) si è recata, alla guida di una delegazione dell'ONU, in un'area vicino al confine con il Chad per indagare su presunte violazioni dei diritti umani da parte dell'esercito nazionale e ha reso noto che personale delle forze armate locali e «*altro personale di sicurezza*» ne hanno ostacolato l'accesso. Scuse risibili sono emerse, come la mancata e anticipata comunicazione al governo di Bangui del viaggio, ma il problema è ben chiaro. Nel frattempo, i civili ne stanno



Denise Brown, Deputy Special Representative of the Secretary-General, Resident and Humanitarian Coordinator della MINUSCA (minusca.unmissions.org).

facendo le spese. Nel PK5, l'enclave musulmana di Bangui, le vittime della brutalità dei contractors russi arrivano ogni giorno, con saccheggi, stupri e violenze di ogni tipo, quando le autorità locali restano silenziose. Al di là di questo triste corollario di ogni operazione condotta da «contracors» di sicurezza in ogni angolo del globo, il problema strategico emerge in tutta la sua chiarezza. Mosca sta tentando di espellere con tutte le sue forze la Francia (e i suoi alleati americani ed europei) da un punto critico. Se vi riuscirà, Bangui sarà un centro di irradiazione e di influenza connettendosi con altre aree (come Mali e Guinea) per espandere la sua rinnovata «Scramble for Africa».

Sino alla prossima volta. Quando sarà?

I partiti di opposizione della Republika Srpska (RS) della Bosnia-Erzegovina hanno fatto sapere che «*si oppongono fermamente*» a qualsiasi attività che metta in pericolo la sicurezza nel paese. Ciò include l'iniziativa del membro della presidenza serba della Bosnia-Erzegovina Milorad Dodik di trasferire unilateralmente le competenze dal livello federale a quello dell'entità RS, ha affermato il Partito Democratico Serbo (SDS), una volta il punto di riferimento del radicalismo serbo. Dodik ha avuto inizialmente il sostegno dell'opposizione durante l'estate quando ha proposto che i funzionari civili, di polizia, magistrati e militari di etnia serba cessassero dal partecipare al lavoro delle istituzioni della Bosnia-Erzegovina a causa della legge che criminalizza la negazione del genocidio a Srebrenica. Anche quella decisione sta incontrando una crescente resistenza all'interno della medesima entità serba perché la RS non ha le risorse per mantenere il personale che vuole sottrarre all'entità federale. Gli oppositori di Dodik e la comunità internazionale affermano che le entità statali non possono riprendersi quelle competenze unilateralmente, ma Dodik ha minacciato la secessione se ciò non dovesse accadere. Dodik ha annunciato che la RS ritirerà il suo accordo per istituire un esercito a livello statale, un sistema giudiziario e altre istituzioni e impedirà alla polizia statale di operare all'interno del territorio della RS. Ma la dichiarazione di Dodik, dopo un iniziale sostegno del presidente serbo Aleksandar Vučić ha affermato che

sosterrà solo ciò che è conforme alla Costituzione della Bosnia-Erzegovina e ciò su cui sono d'accordo tutti e tre i popoli (costituenti) di quel paese. La dichiarazione di Vučić, un radicale più estremista di Dodik, ha un forte valore politico. Belgrado, che è sotto un pugno di ferro spietato di Vučić, guarda con interesse all'assorbimento della RS, ma non vuole lasciare le redini del potere ai radicali di Banja Luka, che con i loro messaggi estremisti possono avere un ascolto nelle fasce radicali della Serbia vera e propria. Vučić, sembra quindi voler lasciare il compito a Dodik, che con le sue accuse sta svuotando, un pò alla volta, i termini dell'accordo di Dayton; Belgrado vuole fare apparire alla comunità internazionale, grazie alla RS, che la costituzione della Bosnia-Erzegovina, divisa in in due entità (e mezzo), è una realtà ingestibile che deve essere superata e che la RS deve essere assorbita da Belgrado (ri)costituendo una grande (o piccola ?) Serbia, lasciando che Zagabria, Mostar, la Croazia e la componente croata della federazione croato-bosniaca regolino come vogliono i loro rapporti di potere e di interesse. In questa ottica si può leggere l'iniziativa dei pubblici ministeri della Bosnia-Erzegovina, i quali hanno avviato un'indagine sul leader serbo-bosniaco Milorad Dodik per «*minare l'ordine costituzionale*» dopo aver annunciato che la dirigenza della Republika Srpska adotterà presto misure volte al ritiro dalle istituzioni chiave dello Stato bosniaco. Sasa Sarajlic, un pubblico ministero dell'Ufficio del procuratore bosniaco, che ha sostenuto la formazione del caso contro Dodik, ha dichiarato che il presidente della RS potrebbe rischiare fino a cinque anni di carcere se condannato. Per ricordare un recente, tragico passato, la Bosnia come Stato indipendente, è formato da due entità principali formate dopo la guerra del 1992- 95: la Federazione di Bosnia ed Erzegovina composta principalmente da musulmani e croati e la Republika Srpska da serbi bosniaci. La Bosnia è ancora governata in base agli accordi di pace di Dayton del 1995 che hanno contribuito a porre fine alla violenza etnica in seguito alla disgregazione della Jugoslavia iniziata nel 1991. La comunità internazionale ha un ruolo di supervisione attraverso un alto rappresentante con il potere di imporre decisioni, grazie alle risoluzioni del



Il presidente Slobodan Milosevic della Repubblica federale di Jugoslavia, il presidente Alija Izetbegovic della Repubblica di Bosnia ed Erzegovina e il presidente Franjo Tudjman della Repubblica di Croazia hanno siglato gli accordi di pace di Dayton il 14 dicembre 1995 (wikipedia.org).

come Stato, ma solo se ottenevano «più autonomia». A luglio, i rappresentanti politici serbo-bosniaci hanno annunciato il boicottaggio di tutte le principali istituzioni in Bosnia sulla decisione dell'Alto rappresentante uscente della comunità internazionale per la Bosnia, di vietare la negazione del genocidio relativa al massacro di Srebrenica del 1995, in cui circa 8.000 uomini e ragazzi musulmani furono massacrati dalle milizie serbo-bosniache. All'inizio di ottobre, diverse migliaia di persone hanno manifestato nella medesima RS contro la corruzione del governo e le gravi limitazioni alla libertà dei media, gestiti proprio dal gruppo di potere

consiglio di sicurezza ONU, prese di comune accordo con l'UE, il Consiglio d'Europa, la NATO e l'OSCE. La presidenza tripartita della Bosnia — che rappresenta le tre comunità (serbi ortodossi, croati cattolici e musulmani bosniaci) e le due entità statali (la RS e la federazione croato-musulmana) — ricopre la funzione di Comandante delle Forze armate federali del paese. Come accennato, Dodik, il membro serbo della presidenza per conto della RS, ha ripetutamente chiesto la secessione delle terre serbo-bosniache dal resto della Bosnia, che ha definito un «*esperimento della comunità internazionale*» e un «*paese impossibile e imposto*». «*Stiamo lavorando apertamente al progetto di una Republika Srpska indipendente nell'ambito dell'accordo di Dayton*», ha detto Dodik il 12 ottobre. Tuttavia, occasionalmente, ha rinunciato alle richieste di secessione. Un anno fa, aveva affermato che i serbi bosniaci erano pronti a preservare l'integrità della Bosnia

prossimo proprio a Dodik. Guidati dai partiti di opposizione, il 2 ottobre i manifestanti hanno accusato il partito al governo di Dodik di comportamento criminale, clientelismo e corruzione. Hanno anche chiesto il licenziamento del ministro della Salute e dei dirigenti ospedalieri per presunta corruzione nell'approvvigionamento di forniture per combattere la pandemia



Missione in Kosovo: test di prontezza per le unità di KFOR (difesa.it).

di COVID-19, compreso l'ossigeno utilizzato per i ventilatori. Dodik è già stato sanzionato dagli Stati Uniti nel 2016 per aver ostacolato attivamente gli sforzi per attuare gli accordi di Dayton. Sarebbe quindi un ulteriore passo della strategia di logoramento in vista di un nuovo futuro attacco alla architettura di Dayton, renderla palesemente ingestibile e sperare che questa venga dichiarata obsoleta e apra la porta a una nuova architettura istituzionale, nel quadro dei «Balceni Occidentali». La ritirata tattica di Vučić coincide con un improvviso, e molto sospetto allentamento della tensioni etniche, anche in questo caso originate dall'elemento serbo, nel vicino Kosovo (e che avevano mobilitato la K-FOR e il battaglione di polizia polacco della missione EULEX).

Amici l'altro ieri, nemici ieri, di nuovo amici domani?

Agli inizi di ottobre, il ministro degli Esteri del Qatar ha visitato gli UAE (Emirati Arabi Uniti, *United Arab Emirates*) dove ha incontrato mercoledì il Principe ereditario di Abu Dhabi, secondo l'agenzia di stampa statale nel quadro di una iniziativa, spinta da diversi stati (Stati Uniti, Israele, Arabia Saudita) per migliorare i legami bilaterali dopo anni di aspra rivalità. Lo sceicco Mohammed bin Abdulrahman Al-Thani è stato ricevuto dal sovrano *de facto* degli UAE, lo sceicco Mohamed bin Zayed Al-Nahyan ad Abu Dhabi e ha discusso le modalità per rafforzare i legami comuni e per servire gli interessi delle loro nazioni. L'incontro ha seguito una visita analoga in agosto dello sceicco

Tahnoun bin Zayed al-Nayhan, consigliere per la sicurezza nazionale degli UAE e fratello dello sceicco Mohamed, a Doha, dove ha incontrato l'Emiro del Qatar. Arabia Saudita, UAE, Bahrein e l'Egitto hanno concordato di porre fine alla disputa che li aveva portati a recidere i legami con il Qatar nel 2017 a causa delle accuse di terrorismo avanzate a carico di Doha. Doha ha negato le accuse. Riyadh e Il Cairo hanno condotto sforzi per ricucire i legami e nominato ambasciatori in Qatar, mentre Abu Dhabi e Manama devono ancora farlo. Tutti tranne il Bahrain hanno ripristinato i collegamenti di viaggio e commerciali. Gli stati del Golfo hanno perseguito un approccio più moderato per disinnescare le tensioni regionali, anche con i loro rivali Iran e Turchia, poichè gli Stati Uniti hanno ridotto la propria presenza in Medio Oriente. L'Arabia Saudita e gli UAE, sebbene divisi su quasi tutto (a partire dalla ricerca della egemonia sulla regione e sul mondo arabo) uniti fanno molto affidamento su Washington per la loro sicurezza, ma si rendono conto che un'epoca è finita. Washington ha gli occhi sull'Indo-Pacifico e non ha (o non vuole dedicare) risorse per la regione, soprattutto ora che sta raggiungendo la sua autonomia strategica in termini di risorse energetiche e spinge addirittura per conquistare nuovi mercati come in Europa, che è di fronte alla crisi del gas naturale. Al di là del cammino di normalizzazione c'è da chiedersi come reagirà la Turchia, che ha importanti contratti commerciali ed energetici con il Qatar, senza contare la presenza di importanti installazioni nella piccola penisola. Queste forze, richieste da Doha quale garanzia contro un blitz militare saudita e degli EAU contro la sua integrità territoriale, resteranno in sede? Questo apre una serie di domande, in quanto Ankara, anche essa oscillante tra dichiarazioni furibonde e offerte di dialogo con chiunque, sta tentando di normalizzare le sue relazioni con l'Egitto a causa della necessità di trovare una opzione alternativa allo sfruttamento dei bacini energetici tra Cipro e Creta, da cui nonostante gli strali di Erdogan, sembra restare esclusa, guardando a quelli che si estendono tra le acque di Libano, Israele e, appunto, Egitto.

Enrico Magnani



Lo sceicco Mohammed bin Abdulrahman Al-Thani (a sinistra) e lo sceicco Mohamed bin Zayed Al-Nahyan (wikipedia.org).

MARINE MILITARI



ARGENTINA

Consegna del pattugliatore d'altura *Storni*

Lo *Storni*, terzo esemplare di pattugliatore d'altura di una classe formata da quattro unità, è stato consegnato alla Marina argentina lo scorso 13 ottobre in una cerimonia svoltasi nel cantiere francese di Concarneau; l'unità e le sue gemelle sono realizzate da un consorzio formato dalle società Naval Group e Piriou, a cura del quale sono state consegnate anche le due precedenti unità, *Bouchard* (a dicembre 2020) e *Piedrabuena* (ad aprile 2021). Come si ricorderà, il *Bouchard* non è altro che il pattugliatore *L'Adroit*, realizzato in proprio da Naval Group a scopo commerciale e in seguito adattato per le esigenze della Marina argentina. Di conseguenza, le unità costruite ex-novo hanno una configurazione differente del *Bouchard*, e sono equipaggiate con un impianto di stabilizzazione attiva, un propulsore prodiero e adattate per la navigazione in ambiente antartico. La lunghezza di queste unità è pari a 87 metri, la larghezza è di 14 metri e il dislocamento di 1.850 tonnellate: la velocità massima è superiore ai 20 nodi, con un'autonomia di 7.000 miglia. Con un equipaggio di 44 uomini, queste unità possono comunque ospitare fino a 59 persone, e sono equipaggiate con un elicottero medio e due imbarcazioni veloci da 9 metri di lunghezza.



AUSTRALIA

Completato il primo elemento strutturale delle fregate classe «Hunter»

Il 13 ottobre, la società BAE Systems ha reso noto che è stata ufficialmente completata la produzione del primo elemento strutturale destinato alla fregata capoclasse del programma «Hunter», in costruzione per la Marina australiana nel cantiere Osborne Naval Shipyard di Adelaide. Questo elemento strutturale, formerà assieme ad altri tre, il primo elemento modulare — relativo in particolare a uno degli alloggi per gli ufficiali — da cui prenderà forma lo scafo della prima fregata; la produzione dell'acciaio e di altri manufatti è a cura di società australiane, che con oltre 5.000 addetti, saranno coinvolte nel programma «Hunter». Le 9 fregate previste dal programma sono destinate a sostituire le «Anzac» attualmente in linea e la loro costru-



Immagine al computer di una fregata australiana classe «Hunter», di cui i primi componenti costruttivi sono stati recentemente realizzati nel cantiere Osborne Naval Shipyard di Adelaide (BAE Systems).

zione vera e propria è previsto che inizi nel 2022; il primo esemplare dovrebbe entrare in servizio nel 2031. Come noto, le «Hunter» per la Marina australiana sono una variante delle fregate classe «City/Type 26» già in costruzione per la Royal Navy e avranno un dislocamento a pieno carico di circa 8.800 tonnellate e una lunghezza di circa 150 metri: la velocità massima sarà di 27 nodi, mentre l'equipaggio sarà formato da 180 uomini e donne. Le fregate australiane saranno in grado di far operare un elicottero antisommergibili MH-60R, nonché altre macchine ad ala rotante australiane come per esempio gli MRH90 «Taipan», versione locale del più noto MH-90.

Varo del primo pattugliatore classe «Evolved Cape»

Nell'ultima decade di ottobre, ha avuto luogo il varo del primo pattugliatore al momento noto come classe «Evolved Cape», di cui la società Austal Ships di Henderson dovrà realizzare sei esemplari. Si tratta di unità lunghe 58 metri, caratterizzate da migliorie in termini di operatività e spazio rispetto a naviglio similare già in servizio nella Marina australiana e nella «Australian Border Force»; per esempio, l'equipaggio è stato incrementato di 10 effettivi, per un totale di 32, che disporranno altresì di nuovi sistemi per assicurare le comunicazioni di qualsiasi tipo con l'ambiente esterno.



Il primo pattugliatore classe «Evolved Cape», destinato alla Marina australiana, ripreso poco dopo il varo a cura della società Austal Ships (Austal).



COREA DEL NORD

Lancio di un missile balistico «Pukguksong-5»

Il 19 ottobre, la Corea del Nord ha lanciato un missile balistico denominato «Pukguksong-5»: l'evento è avvenuto a largo di Sinpo, una località costiera affacciata sul Mar del Giappone ed è possibile che la piattaforma lanciante fosse un sommergibile, anziché una chiatta subacquea come accaduto in passato. Fonti governative sudcoreane hanno affermato che il «Pukguksong-5» ha raggiunto un'altitudine di 60 km e che la massima portata dell'ordigno si aggira sui 590 km; si presume che il battello lanciante sia stato un'unità subacquea classe «Romeo» da 1.800 tonnellate di dislocamento in immersione e opportunamente modificata per lo scopo, mentre è verosimile che sia in corso la costruzione di un nuovo battello da 3.200 tonnellate di dislocamento in grado di lanciare in immersione missili balistici tipo «Pukguksong-3».



COREA DEL SUD

Varata la nuova unità soccorso per unità subacquee Ganghwado

L'agenzia di stampa sudcoreana Yonhap ha informato che il 10 ottobre è stata varata la nuova nave per il soccorso alle unità subacquee sinistrate *Ganghwado*, caratterizzata da un dislocamento di 5.600 tonnellate e capace di operare anche in avverse condizioni meteorologiche;

l'evento ha avuto luogo negli stabilimenti cantieristici di Okpo della Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, DSME, sull'isola di Geoje. La nuova unità è destinata al recupero degli equipaggi dai battelli sinistrati, al supporto logistico a favore di quest'ultimi, alla mappatura dei fondali marini e al recupero di naviglio affondato.

... e la fregata lanciamissili *Cheonan*

L'11 novembre la Yonhap ha reso noto il varo della nuova fregata lanciamissili *Cheonan*, avvenuto nel cantiere Hyundai Heavy Industries Co. di Ulsan. L'unità fa parte di un programma costruttivo che comprende 8 esemplari di fregate classe «Daegu», note anche come «Incheon Batch II», la cui costruzione è stata affidata anche ai cantieri DSME: il nome *Cheonan* era appartenuto a una corvetta affondata nel 2010, a seguito di un attacco subacqueo da parte di un minisommergibile nordcoreano. La propulsione di queste unità è affidata a un sistema combinato diesel-elettrico CODLOG (Combined Diesel-eLectric Or Gas), comprendente due turbine a gas per gli spunti di velocità e altrettanti motori elettrici a magneti permanenti alimentati, assieme alle altre utenze di bordo, da quattro gruppi diesel-generatori prodotti da Leonardo DRS. L'armamento missilistico è formato da 16 celle per il lancio verticale superficie-aria «Haegung K-SAAM», missili da crociera «Haeryong» e missili antisommergibili «K-ASROC Red Shark», a cui si aggiungono otto lanciatori per missili antinave «SSM-700K Haeseong»: la componente balistica include un cannone da 127/62 Mk.45 Mod.4 e un impianto per la difesa di punto «Phalanx» da 20 mm, mentre per la lotta antisommergibili vi sono anche due impianti tripli per siluri «K745 Blue Shark». L'entrata in servizio del *Cheonan* è prevista per il 2023: la costruzione delle 8 fregate classe «Daegu» — note anche come «FFX Batch II» e di cui è rimasto da varare l'ultimo esemplare — rientra nella pianificazione generale della Marina sudcoreana, che prevede un totale di 20-22 unità di questa categoria. Fonti sudcoreane hanno inoltre affermato che le fregate da realizzare secondo i futuri programmi «FFX Batch-III» e «FFX-Batch IV» avranno un dislocamento maggiore e sensori con prestazioni migliorate rispetto alle serie precedenti.

Le navi scuola sudcoreane alle latitudini elevate per la prima volta

Il gruppo navi scuola della Marina sudcoreana (CTTG, Cruise Training Task Group) ha lasciato la base navale di Jeju il 22 ottobre per una crociera addestrativa della durata di 67 giorni, alcuni dei quali in navigazione, per la prima volta, nel Mar di Bering, in prossimità del Circolo Polare Artico. Il CCTG è formato da due unità: il cacciatorpediniere lanciamissili portaelicotteri *WangGeon* da 4.400 tonnellate di dislocamento e dal rifornitore d'altura *Soyang* da 10.000 tonnellate di dislocamento. Il personale imbarcato comprende i 540 effettivi degli equipaggi delle due unità e 152 allievi ufficiali. Il CCTG ha sostato e sosterrà in diversi porti della regione che si affaccia sul Pacifico centrosettentrionale, comprese le Hawaii e una località dell'Alaska dove le unità sono approdate dopo la navigazione eseguita nel Mar di Bering. Per prevenire l'insorgere di epidemie legate al COVID-19, i membri degli equipaggi sono stati scelti fra il personale vaccinato della Marina sudcoreana, procedura al quale sono stati sottoposti anche gli allievi ufficiali; sulle due unità è stata rafforzata la componente sanitaria, imbarcando altresì i materiali per i test e predisponendo alcuni locali per il ricovero in isolamento e per il trattamento di soggetti eventualmente colpiti dal virus. Durante la sosta alle Hawaii, gli equipaggi delle unità della Marina sudcoreana e gli allievi ufficiali presenzieranno, nel Pa-

cific National Memorial Cemetery, all'inaugurazione di un memoriale per i veterani della guerra di Corea, combattuta dal 1951 al 1953.

Accordo industriale per il programma CVX

Il 27 ottobre le società Korea Aerospace Industries (KAI) e Hyundai Heavy Industries (HHI) hanno siglato un accordo di collaborazione strategica per il programma CVX, relativo alla futura portaerei della Marina sudcoreana; l'evento ha avuto luogo nel corso del salone aeronautico internazionale ADEX 21, svoltosi nei pressi dell'aeroporto di Seul. Le due società hanno concordato di agire in maniera organica nei settori delle operazioni di volo per i velivoli imbarcati, siano essi pilotati e a controllo remoto e del relativo supporto logistico e addestrativo. I vertici delle due società hanno spiegato che questa *partnership* di natura strategica creerà un effetto sinergico di ampia portata, compresa la costruzione, l'operatività e la manutenzione della futura portaerei CVX sudcoreana; da ricordare che a giugno 2021, durante un evento analogo, la società HHI aveva siglato un accordo di cooperazione con la britannica Babcock International, presentando altresì un nuovo modello della portaerei secondo una configurazione in competizione con la proposta della società DSME, associata con Fincantieri.

Nuovo sistema imbarcato per la difesa di punto

L'ente governativo sudcoreano per il *procurement* militare (Defense Acquisition Program Administration, DAPA) ha reso noto che la società LIG Nex1 ha vinto la competizione per lo sviluppo di un nuovo sistema imbarcato per la difesa di punto al momento noto come «CIWS-II» e che le attività correlate sono iniziate a novembre. La competizione vedeva di fronte le società Hanwha Systems e LIG Nex1, con quest'ultima che ha presentato una proposta per un sistema con tecnologia radar AESA (attiva, a scansione di fase), sviluppata per il programma del caccia intercettore sudcoreano «KF-21 Boramae» e che dovrebbe consentire al «CIWS-II» di completare lo sviluppo entro il 2027. La Marina sudcoreana ha attualmente in dotazione due sistemi per la difesa di punto, il «Phalanx» della statunitense Raytheon e il «Goalkeeper» della franco-olandese Thales;



Il gruppo navi scuola della Marina sudcoreana formato dal cacciatorpediniere lanciamissili portaelicotteri *WANGGEON* e dal rifornitore d'altura *SOYANG* impegnato in una crociera d'istruzione che lo porterà per la prima volta in prossimità del Circolo Polare Artico (RoK Navy).

il programma «CIWS-II» riguarda un sistema di nuova generazione da impiegare quale ultima linea di difesa a bordo delle future unità maggiori di superficie, segnatamente la portaerei «CVX», il cacciatorpediniere lanciamissili «KDDX» e le fregate «FFX Batch III». Oltre al radar AESA, il sistema proposto da LIG Nex1 impiega anche un sistema di puntamento elettro-ottico, mentre l'arma prevista è un cannone a canne rotanti da 30 mm, che userà un algoritmo particolare appositamente sviluppato per questo scopo e ritenuto in grado di fornire prestazioni migliori dei tradizionali impianti.

Rientrato in linea il secondo cacciatorpediniere tipo «KDX-I» ammodernato

Il 22 ottobre, la summenzionata DAPA ha annunciato che il cacciatorpediniere *Gwanggaeto the Great* (unità eponima della classe «KDX-I») è rientrato in servizio al termine di un ciclo di lavori di ammodernamento di mezza vita finalizzati a potenziarne le capacità belliche generali. Il primo cacciatorpediniere della classe ad essere sottoposto ai medesimi interventi è stato il *Yang Manchun*, rientrato in servizio a settembre 2020, mentre il terzo esemplare, *Ulchi Mundok*, rientrerà in linea entro la fine di quest'anno: in tal modo, la Marina sudcoreana avrà a disposizione tre unità destinate a essere impiegate come navi ammiraglie in ciascuno dei tre mari che circondano il paese. Il programma di ammodernamento di mezza vita — noto come «Performance Improvement Program, PIP» — ha una durata di circa un anno e la sua esecuzione è stata affidata alla società Hanwha, per l'occasione associata con Thales. L'originario sistema di gestione operativa (il SEMA SSCS Mk.7, associato a una direzione del tiro Thales) è stato sostituito da un sistema di produzione nazionale, realizzato da Hanwha Systems; sulle unità è stato inoltre installato un sonar rimorchiato a elementi lineari per migliorare le capacità di scoperta dei bersagli subacquei, un sistema Link 16 e uno per potenziare la resilienza dei ricevitori GPS, nonché un lanciatore d'inganni antisiluro SLQ-261K. Gli interventi hanno comportato anche la revisione generale dei sistemi e impianti di piattaforma, in modo da consentire alle unità di rimanere in linea per altri 10 anni e di ridurre la consistenza degli equipaggi di 22 elementi.



FINLANDIA

Ulteriori ritardi per il programma delle nuove corvette classe «Pohjanmaa»

Risale al 2019 la decisione del ministero della Difesa finlandese di assegnare alle società Rauma Marine Constructions (RMC) e Saab, la costruzione di quattro nuove corvette classe «Pohjanmaa» nell'ambito del programma «Squadron 2020». Dopo aver in precedenza annunciato un ritardo — recuperato — di circa 3 mesi, il ministero della Difesa di Helsinki ha recentemente dichiarato che il programma ha un ritardo di ulteriori 6-12 mesi dovuti ad attività progettuali aggiuntive; ciò implica conseguenze negative sulla tempistica generale del programma costruttivo e dell'ingresso in servizio delle quattro unità, anche se si cercherà di rispettare la conclusione del programma stesso, al momento prevista per il 2028. Contestualmente allo svolgimento delle attività progettuali, le autorità finlandesi e i soggetti industriali hanno identificato e selezionato diverse società subcontraenti per i principali sistemi imbarcati, fra cui la tedesca Renk AG e la statunitense General Electric per il sistema propulsivo, e la MAN (anch'essa tedesca) per la generazione dell'energia elettrica. Le corvette della classe «Pohjanmaa» avranno una lunghezza di 114 metri, una larghezza di 16 metri e un dislocamento di 4.300 tonnellate, con un equipaggio compreso fra 70 e 120 effettivi.



FRANCIA

Il Dupuy de Lôme in transito nello Stretto di Taiwan

A metà ottobre circa, la nave da sorveglianza e raccolta informazioni *Dupuy de Lôme* (A759) della Marina francese ha eseguito un transito nello Stretto di Taiwan, che separa l'isola dalla Repubblica Popolare Cinese ed è stato oggetto negli ultimi tempi di numerosi eventi militari. L'informazione è stata fornita dal ministro delle Forze armate francese Florençy Parly durante un'audizione al Senato che, senza scendere nei particolari dell'operazione, ha ribadito che essa s'inquadra nelle iniziative finalizzate alla salvaguardia del diritto di transito nelle acque internazionali: il *Dupuy de Lôme* ha un dislocamento di 3.600 tonnellate ed è



La nave per la sorveglianza e la raccolta informazioni **DUPUY DE LÔME** della Marina francese lascia il porto giapponese di Sasebo per eseguire una navigazione nello Stretto di Taiwan (ministero Forze armate francese).

stata dispiegata nel teatro indo-pacifico nel maggio 2021, eseguendo soste nell'isola di Guam (ad agosto) e in Giappone (inizio di ottobre). Costruito in Olanda dal cantiere Royal Niestern Sander ed entrato in servizio nella Marine Nationale nel luglio 2006, il *Dupuy de Lôme* è stato progettato e ottimizzato per le operazioni SIGINT (SIGNAL INTelligence per le emissioni radar, radio e satellitari) in ambiente marittimo ed è impiegato dalla Direction du Renseignement Militaire, DRM (Direzione per la raccolta d'informazioni militari). Di base a Brest, il *Dupuy de Lôme* ha una lunghezza di 101,7 metri, una larghezza di 15,9 metri e un dislocamento a pieno carico di 3.600 tonnellate; l'autonomia è di 3.400 miglia a 16 nodi, mentre l'equipaggio comprende 70 effettivi.

Contratto per il progetto dei futuri pattugliatori oceanici

Il 5 ottobre 2021, l'agenzia di *procurement* militare francese (DGA) ha assegnato alla società Naval Group il contratto per il progetto di una nuova classe di pattugliatori oceanici — PO, «Patrouilleurs Océanique» — destinati alla Marina francese; il contratto rientra nell'accordo quadro per il nuovo programma risalente a ottobre 2020, concernente la realizzazione e il supporto in servizio di 10 nuovi pattugliatori oceanici e segue un precedente contratto per gli studi preliminari. Le 10 nuove unità serviranno alla sostituzione del naviglio di stanza nel territorio metropolitano francese, in particolare gli ex-avisos tipo «A69» basati a Brest e Tolone e i «Patrouilleurs de Service Public, PSP» classe «Flamant/OPV 54» di base a Cherbourg. Le missioni dei nuovi PO inclu-

dono la valutazione della situazione tattica nelle aree d'interesse francese, la scorta, l'evacuazione di personale civile. Per il programma PO è stato applicato un innovativo schema industriale fra i soggetti pubblici e privati; nella sua veste di principale entità progettuale, Naval Group è responsabile del progetto, mentre la DGA assegnerà la costruzione delle unità a diversi cantieri (Socareman, Piriou e CMN) in maniera da poterne assicurare l'ingresso in linea fra il 2025 e il 2029. Con un dislocamento di circa 2.000 tonnellate e una lunghezza di circa 90 metri, i nuovi PO saranno in grado di raggiungere una velocità massima di 22 nodi e un'autonomia di 5.500 miglia: il periodo di servizio delle piattaforme è pari a 35 anni, con una disponibilità operativa annua minima di 140 giorni/mare per ciascuna unità e di 300 giorni/mare per tutta la classe. I pattugliatori saranno armati con un cannone «RAPIDFire» da 40 mm, con un velivolo a controllo remoto «Aliaca», un radar tridimensionale di sorveglianza aeronavale e un sonar attivo per sorvegliare i canali di uscita e ingresso delle basi dei sottomarini nucleari lanciamissili francesi.

La prima fregata classe «La Fayette» rientra in linea dopo l'ammodernamento

La fregata *Courbet* è la prima unità classe «La Fayette» a rientrare in linea nella Marina francese dopo l'ammodernamento formalizzato il 13 settembre dopo l'esito positivo delle prove in mare; nel frattempo, proseguono i lavori su una seconda fregata, l'eponima della classe, iniziati a ottobre 2021 e destinati a concludersi nell'estate del 2022. La terza e ultima fregata ammodernata, *Aconit*, rientrerà in servizio nel 2023. Aventi una durata media di nove mesi, gli interventi su *Courbet*, *La Fayette* e *Aconit* sono tali da ampliarne le capacità e di estenderne la vita utile di servizio oltre il 2030, facendo anche sì che esse possano colmare il divario causato dal ritardo innescato dalla concomitanza con il programma per le future fregate classe «Amiraux» e per quello delle similari unità classe «Belhara/FDI» che Naval Group dovrebbe costruire per la Marina greca. Valutato in circa 400 milioni di euro, l'ammodernamento delle tre «La Fayette» comprende l'installazione di un sonar a scafo a media frequenza

«KingKlip Mk.2», necessario per conferire capacità antisommergibili, e il miglioramento delle prestazioni dei sensori elettroottici e del sistema di gestione operativa. L'ormai obsoleto sistema missilistico superficie-aria «Crotale» è rimpiazzato da due impianti sestupli «Sadril» prelevati dalle fregate classe «Georges Leygues» ormai in disarmo e adattati per lanciare i missili «Mistral 3»; sebbene questi ordigni abbiano una portata inferiore a quelli dei «Crotale», essi sono stati adattati per fronteggiare anche minacce asimmetriche. Infine, degli interventi fanno anche parte la revisione generale dei sistemi di piattaforma e la verifica della sua stabilità e integrità strutturale.

Consegnata la sezione prodiera del *Jacques Chevallier*

Il 6 novembre 2021, nel stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia è stata consegnata la sezione prodiera dello *Jacques Chevallier*, prima di quattro unità di supporto logistico «LSS, Logistic Support Ship» ordinate a Fincantieri da Chantiers de l'Atlantique nell'ambito del programma «FLOTLOG, FLOTte LOGistique». Esso prevede la costruzione di quattro unità per la Marina francese a cura del consorzio temporaneo d'impresa formato da Chantiers de l'Atlantique e Naval Group nell'ambito del programma italo-francese LSS guidato da OCCAR (Organizzazione per la cooperazione congiunta in materia di armamenti) per conto sia di DGA, la Direzione Generale per gli Armamenti francese, sia della sua controparte italiana NAVARM, la Direzione degli Armamenti Navali del Ministero della Difesa italiano, inquadrata nel Segretariato generale degli Armamenti – DNA.

Varo del primo pattugliatore d'altura di nuova costruzione

Il 15 ottobre, nel cantiere della società Socarenam a Saint Malo (in Bretagna), ha avuto luogo il varo del pattugliatore d'altura *Auguste Benebig*, primo esemplare di una classe di quattro unità denominate POM (Patrouilleur d'Outre-Mer) e destinati appunto al servizio nei territori d'oltremare francesi. Immediatamente dopo il varo, l'unità è stata rimorchiata verso gli stabilimenti della Socarenam di Boulogne-sur-mer per



Immagine al computer del pattugliatore d'altura *AUGUSTE BENEBIG*, primo esemplare di una classe di quattro unità denominate POM (Patrouilleur d'Outre-Mer) e costruite per la Marina francese (Socarenam).

l'allestimento, a cui seguiranno le prime prove in mare, la consegna (prevista nella prima parte del 2022) e il trasferimento a Brest per la conclusione delle prove e la qualificazione: il programma prevede il trasferimento dell'*Auguste Benebig* in Nuova Caledonia e l'inizio delle operazioni nel 2023. Da ricordare che il ministero delle Forze armate francese ha confermato l'ordine per sei unità tipo POM a gennaio 2020, con il relativo contratto di costruzione assegnato a un consorzio formato da Socarenam e dalla società CMN; destinate al servizio oltremare, le nuove unità sostituivano i pattugliatori classe «P 400» e svolgeranno missioni di protezione nella Zona Economica Esclusiva francese, interventi contro l'inquinamento marittimo e la ricerca e soccorso.

Proseguono gli interventi sul sottomarino *Perle*

Il ministero delle Forze armate francese ha annunciato che il sottomarino d'attacco a propulsione nucleare *Perle*, appartenente alla classe «Rubis» e gravemente danneggiato da un incendio a giugno 2020, è stato riparato e trasferito a Tolone per proseguire i lavori di grande manutenzione: il battello era stato trasferito da Tolone a Cherbourg a dicembre 2020, per un complesso intervento di sostituzione di una porzione di scafo, operazione resasi necessaria a causa dei gravi danni subiti durante l'incendio. Per ripristinarne l'integrità complessiva, la sezione prodiera danneggiata del *Perle* è stata tagliata e sostituita con quella del gemello *Saphir*, che era stato ritirato dal servizio nel luglio 2019. Definibile come un vero e proprio «trapianto subacqueo» che ha comportato 350.000 ore di lavoro (comprese 100.000 di studio e progetto), dall'operazione è



Il sottomarino nucleare d'attacco *PERLE* della Marina francese in uscita dal bacino di Cherbourg, nel quale è avvenuta una complessa operazione di sostituzione della zona prodiera, danneggiata da un incendio a giugno 2020 (Naval Group).

scaturito un battello allungato di 1,4 metri e con un dislocamento incrementato di 68 tonnellate e ciò perché gli scafi dei due battelli non sono stati tagliati nello stesso punto: lo spazio aggiuntivo è stato destinato a compartimenti ausiliari di cui beneficerà l'equipaggio. Dopo l'operazione, il *Perle* è stato trasferito a Tolone a bordo di una nave speciale, dove Naval Group ha ripreso gli interventi di grande manutenzione, comprendenti, fra l'altro, l'ammodernamento dei sensori elettroacustici disposti sulle fiancate dello scafo («*flank array*»); i lavori dovrebbero concludersi verso la fine del 2022, permettendo il rientro del battello in linea entro la prima metà del 2023 e la prosecuzione della sua vita di servizio fino all'inizio del prossimo decennio.



GIAPPONE

Prove in mare per la fregata *Mogami*

La nuova fregata *Mogami* destinata alla Marina giapponese ha iniziato le prove in mare il 10 ottobre; sebbene si tratti della prima unità di una nuova classe comprendente ben 22 esemplari, il *Mogami* è stato preceduto alle prove dalla seconda unità, battezzata *Kumano*, che le ha iniziate ad agosto perché la sua costruzione è stata affidata dal contraente principale del programma — la società Mitsubishi Heavy Industries (MHI) — a un altro cantiere, Mitsui E&S. Il terzo esemplare della classe, battezzato *Noshiro*, è stato varato da MHI a giugno 2021, mentre il *Mogami*



La nuova fregata giapponese *MOGAMI* ripresa nel corso delle prove in mare: si tratta della prima unità di una nuova classe comprendente ben 22 esemplari, preceduta alle prove dalla seconda unità, il *KUMANO* (MHI).

entrerà in servizio nella Marina giapponese nel marzo del 2022. Inizialmente noto come 30DX e poi designato 30FFM, il programma per le nuove fregate giapponesi riguarda unità multiruolo caratterizzate da un dislocamento a pieno carico di 5.500 tonnellate, una lunghezza di 132,5 metri e una larghezza di 16,3 metri: la velocità massima sarà superiore ai 30 nodi, mentre un esteso ricorso all'automazione consentirà di ridurre l'equipaggio a circa 90 effettivi. I sistemi imbarcati sulle fregate classe «Mogami» comprendono, un cannone da 127/54 Mk.45 Mod.4 di BAE Systems, le predisposizioni per l'imbarco di complessi Mk.41 per il lancio verticale di missili superficie-aria, due impianti da 12,7 mm a controllo remoto di Japan Steel Works, un impianto missilistico per la difesa di punto SeaRAM della Raytheon, due complessi quadrupli per missili antinave «Type 17» della MHI, un radar multifunzionale Mitsubishi Electric «OPY-2», due sistemi elettroottici/IR Mitsubishi Electric «OAX-3EO/IR», un sonar antimine Hitachi «OQQ-11», un sonar rimorchiato a profondità variabile NEC «OQQ-25», un mezzo subacqueo a controllo remoto «OZZ-5» di MHI e uno di superficie della Japan Marine United. Le fre-

gate classe «Mogami» saranno inoltre dotate di sistemazioni aeronautiche per l'imbarco di un elicottero medio, nonché di velivoli a controllo remoto.

Varato il sottomarino *Hakugei*

Il 14 ottobre è stato varato, nei cantieri Kawasaki Heavy Industries (KHI) di Kobe, il sottomarino *Hakugei*, secondo esemplare della nuova classe di battelli non nucleari «Taigei» e di cui l'unità eponima sarà consegnata alla Marina giapponese a marzo 2022. In accordo ai contenuti delle «National Defense Program Guidelines for FY 2019 and beyond» emanate dal ministero della Difesa giapponese, il *Taigei* sarà impiegato come sottomarino per testare le nuove tecnologie previste per il naviglio subacqueo nipponico di nuova generazione; ciò significa che l'*Hakugei* sarà il primo battello in grado di svolgere funzioni operative propriamente dette. A parte ciò, l'aspetto esteriore dei sottomarini classe «Taigei» non è dissimile da quello dei precedenti classe «Sōryū», ma all'interno dello scafo vi sono differenze assai rilevanti; sui «Taigei» sono infatti imbarcate batterie agli ioni di litio in maggior quantità rispetto agli ultimi due esemplari di «Sōryū» ed è assente l'impianto anaerobico «4V-275R Mk. III» Stirling per la ricarica delle batterie installato sui primi 10 esemplari di «Sōryū». Pertanto, dopo l'ingresso in linea dell'*Hakugei*, la Marina giapponese disporrà di quattro battelli con batterie al litio, vale a dire gli ultimi due esemplari di «Sōryū» e i primi due «Taigei». Su



Il varo del sottomarino *HAKUGEI*, avvenuto il 14 ottobre nei cantieri Kawasaki Heavy Industries (KHI) di Kobe; si tratta del secondo esemplare della nuova classe di battelli non nucleari «Taigei» (Marina giapponese).

quest'ultimi, le capacità e le prestazioni del sistema di combattimento sono state potenziate, grazie anche alla presenza di nuovi materiali fonoassorbenti per la realizzazione del rivestimento esterno dello scafo e al posizionamento di principali macchinari su una piattaforma acusticamente isolata dalle strutture dello scafo: il dislocamento in superficie dei «Taigei» si aggira sulle 3.000 tonnellate, con una lunghezza fuori tutto di 84 metri e una larghezza di 9,1 metri, mentre l'equipaggio si aggira sui 70 effettivi. Oltre alle batterie agli ioni di litio, il sistema propulsivo comprende due gruppi diesel-generatori e un motore elettrico di propulsione da 6 Mw di potenza.



INDIA

Varo di una nuova fregata

Il 28 ottobre ha avuto luogo, nel cantiere Yantar di Kaliningrad, Russia, il varo della fregata *Tushil*, destinata alla Marina indiana e realizzata secondo il «Project 1135.6». In realtà, si tratta della fregata ex-*Admiral Butakov*, a suo tempo costruita per la Marina russa ma rimasta incompleta per il mancato approvvigionamento di turbine a gas di produzione ucraina; una sorte analoga toccherà alla ex-*Admiral Istomin*, da completare per conto della Marina indiana e battezzata *Tamala*. La Marina indiana ha già in servizio sei fregate classe «Talwar», realizzate secondo il progetto 1135.6, denominato Project 17A e suddiviso in due lotti di tre unità ciascuno, tutte costruite in cantieri russi. Si tratta di unità da poco più di 4.000 tonnellate di dislocamento, lunghe circa 125 metri, propulsione COGAG (Combined Gas And Gas), caratterizzate da uno scafo con linee che privilegiano la bassa osservabilità, ma equipaggiate con numerosi sistemi e impianti, anche di produzione indiana, che inficiano questa peculiarità. Le due unità attualmente in Russia dovrebbero entrare in servizio, rispettivamente, nel 2022 e nel 2023, mentre incerta è la sorte di una terza unità in origine destinata alla Marina russa, la ex-*Admiral Kornilov*.

Consegna del cacciatorpediniere lanciamissili *Visakhapatnam*

Il ministero della Difesa di Nuova Delhi ha comunicato che il 31 ottobre il cacciatorpediniere lanciamissili-



Il cacciatorpediniere lanciamissili VISAKHAPATNAM, unità capoclasse del «Project 15B» e realizzata nei cantieri Mazagon Docks Limited, MDL, di Mumbai entrato in servizio nella Marina indiana il 31 ottobre (MDL).

sili *Visakhapatnam*, unità capoclasse del «Project 15B» e realizzata nei cantieri Mazagon Docks Limited, MDL, di Mumbai, è entrato in servizio nella Marina indiana. Firmato nel gennaio 2011, il contratto prevede la costruzione di quattro unità, progettate quale evoluzione delle precedenti unità classe «Kolkata/Project 15A», entrate in servizio negli anni scorsi; agli esemplari successivi al *Visakhapatnam* sono stati assegnati i nomi di *Mormugao*, *Imphal* e *Surat*, quattro grandi città indiane. Per ottimizzare la produzione di serie, i nuovi cacciatorpediniere — destinati a essere integrati nei gruppi navali incentrati su portaerei — hanno sostanzialmente mantenuto la medesima configurazione dei «Kolkata», ma ne differiscono per alcuni accorgimenti destinati a migliorarne le prestazioni e minimizzarne le segnature: la lunghezza è di 163 metri, la larghezza di 17,4 metri e l'immersione di 6,5 metri, corrispondente a un dislocamento a pieno carico di 8.100 tonnellate. La propulsione è affidata a un impianto COGAG, con due turbine a gas Zorya M36E per l'andatura di crociera e altrettante per gli spunti di velocità, per una potenza complessiva di 82.400 cv, su due assi; la generazione dell'energia elettrica è assicurata da quattro gruppi diesel-generatori da 18 MW complessivi. La velocità massima è prevista in 30 nodi, con una autonomia di 4.600 miglia a 14 nodi; l'equipaggio comprende 360 uomini. Sistemi e impianti im-

barcati sono prevalentemente di produzione indiana — fra cui missili superficie-superficie «Brahmos» lanciabili verticalmente da due complessi ottupli — o realizzati mediante produzione su licenza (missili superficie-aria «Barak» di origine israeliana, il cannone da 76 mm di origine italiana) e altri impianti di provenienza russa. Sebbene la stampa militare indiana abbia dato rilievo alle caratteristiche «stealth» della nuova unità e le linee dello scafo confermino questa peculiarità, le immagini del *Visakhapatnam* evidenziano la presenza di numerosi sistemi e impianti posizionati in coperta e sulle sovrastrutture che rappresentano degli elementi potenzialmente dannosi alla riduzione della segnatura radar complessiva.



INDONESIA

Ingresso in linea di due nuove navi da sbarco

La Marina indonesiana ha comunicato che lo scorso 27 ottobre sono entrate in servizio due nuove unità da sbarco classe «Teluk Bintuni», denominate *Teluk Weda* e *Teluk Wondamaat* e realizzate nei cantieri PT Bandar Abadi. Le unità di questa classe hanno una lunghezza di 120 metri, una larghezza di 18 metri, un'immersione di 3 metri e un dislocamento di 2.300 tonnellate; esse possono trasportare carri armati e altri mezzi ruotati e cingolati, mentre la capacità di trasporto del personale riguarda 476 effettivi, compreso un equipaggio di 119 effettivi, inclusi i 6 membri necessari a far operare l'unico elicottero imbarcabile. L'armamento ha funzioni difensive e comprende un cannone Bofors da 40 mm e due mitragliatrici pesanti da 12,7 mm; la dotazione anfibia è formata da quattro mezzi da sbarco e da una gru per le operazioni di carico e scarico materiali.



IRAN

La fregata *Shahid Soleimani* ha iniziato le prove in mare

Fonti ufficiali iraniane hanno affermato che il 3 novembre la nuova fregata *Shahid Soleimani* ha iniziato le prove in mare in prossimità dell'isola di Qeshm. L'unità è caratterizzata da uno scafo in alluminio lungo fuori tutto 65 metri, denominato «HARTH, High-Aspect-Ratio Twin-Hull»; si tratta di un scafo a catamarano, con un'area di galleggiamento ridotta rispetto

a una carena monoscafo tradizionale e con una sovrastruttura relativamente alta e larga, supportata dai due scafi paralleli. La configurazione dell'unità permette che nell'area sottesa dalle sovrastrutture e dalle due strutture che la supportano vi sia lo spazio sufficiente per ospitare mezzi navali di superficie e/o subacquee, pilotati e non, peculiarità tale da poter impiegare lo *Shahid Soleimani* anche come una «drone carrier». Va inoltre evidenziato che l'intelligence statunitense ha scoperto l'esistenza di almeno altre due unità similari, cioè in configurazione HART, in costruzione in cantieri situati a Bushehr e nei pressi di Bandar Abbas; inoltre è certa la presenza, nelle Forze navali dei Guardiani della Rivoluzione Iraniana, meglio noti come pasdaran, di un'unità simile, lo *Shahid Nazeri*, lunga 55 metri e con una dislocazione di 800 tonnellate, facendo dunque ipotizzare che anche lo *Shahid Soleimani* venga assegnata a tale componente, piuttosto che alla Marina iraniana vera e propria.



ITALIA

La Marina Militare al vertice delle Forze Armate

Il 5 novembre 2021, nel corso di una cerimonia svoltasi all'aeroporto militare di Ciampino alla presenza del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella e del Ministro della Difesa Lorenzo Guerini, l'ammiraglio

Giuseppe Cavo Dragone ha assunto l'incarico di Capo di Stato Maggiore della Difesa: il giorno prima, l'ammiraglio Cavo Dragone ha ceduto l'incarico di Capo di Stato Maggiore della Marina Militare all'ammiraglio di squadra Enrico Credendino.

Intensa attività per la fregata *Antonio Marceglia*

Il 28 ottobre, in acque internazionali, in prossimità dell'isola di Bioko (Guinea Equatoriale) si è svolta un'esercitazione di antipirateria tra la fregata *Antonio Marceglia* e la motonave *Blue Brother* della società Bambini S.p.A. di Ravenna, associata alla Confederazione Italiana Armatori (CONFITARMA); l'esercitazione ha visto la partecipazione della Centrale operativa del Comando in Capo della Squadra Navale (CIN-CNAV) e quella del Comando Generale del corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera (MARICOGECAP). Dal 2020, anno in cui è iniziata l'operazione «Gabinia» nel Golfo di Guinea, la Marina Militare ha già promosso altre esercitazioni di antipirateria che hanno coinvolto le fregate *Luigi Rizzo* e *Federico Martinengo* — entrambe appartenenti alla classe «Bergamini» — insieme a naviglio mercantile del gruppo Grimaldi e di Carbofin S.p.A. A differenza dei precedenti eventi addestrativi, in quest'occasione è stata coinvolta un'imbarcazione logistica di dimensioni ridotte, il *Blue Brother*,

simile alle numerose unità mercantili battenti bandiera italiana a supporto delle piattaforme petrolifere operanti in area. L'esercitazione ha avuto inizio con la simulazione di un attacco di pirati condotto a cura di un battello veloce in dotazione al *Marceglia*, a cui il comandante del *Blue Brother*, ha subito reagito mettendo in atto le previste procedure di sicurezza, eseguendo rapide manovre diversive, disponendo il ricovero dell'equipaggio in una zona protetta della nave, e infine allertando il «Company Security Officer» della società Bambini. Quest'ultimo ha innescato la catena di al-



L'ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone (a sinistra) passa la Bandiera di Guerra della Marina Militare all'ammiraglio di squadra Enrico Credendino, nuovo Capo di Stato Maggiore della Marina Militare.

larme, informando il Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo Centrale di MARICOGECAP, che ha a sua volta inoltrato l'allarme a CINCPAC, da dove è stato immediatamente disposto l'intervento del *Marceglia*. La fregata italiana ha quindi attivato il protocollo operativo assicurando le comunicazioni con il comandante della motonave *Blue Brother* e ha fatto decollare un elicottero «SH-90» con a bordo i tiratori scelti operanti a supporto del team dei fucilieri della Brigata Marina «San Marco», che contestualmente procedeva all'inserzione a bordo della motonave. Dopo aver garantito la sicurezza dell'equipaggio e verificato l'assenza di pirati a bordo, è stata imbarcata la squadra del Gruppo Operativo Subacquei del COMSUBIN che ha controllato l'eventuale presenza di ordigni esplosivi nascosti dai «pirati». In tale contesto, le esercitazioni congiunte rappresentano un importante test delle procedure di allarme e confermano sia la sinergia raggiunta fra la Marina Militare e il naviglio mercantile, sia l'importanza della presenza di unità navali militari per la tutela degli interessi marittimi nazionali nel Golfo di Guinea. Già nella mattinata dell'8 ottobre, il *Marceglia* era intervenuto in soccorso del mercantile *Queen Zenobia*, battente bandiera liberiana e in navigazione al largo delle coste del Ghana, che riportava di avere a bordo persone estranee all'equipaggio. Ricevuto l'allarme dal «Maritime Multinational Coordination Centre» di Accra (Ghana), relativo alla presenza di intrusi muniti di asce intenti a perforare il locale del timone, il *Marceglia* si è diretto a velocità sostenuta verso la posizione del mercantile in difficoltà, mentre gli intrusi erano stati «confinati» nel predetto locale del mercantile. Nel transito verso la zona dell'intervento, la priorità si è focalizzata sulla condivisione delle informazioni: contattando l'armatore e il comandante del mercantile per assicurarsi che a bordo l'equipaggio fosse in sicurezza, si è poi proceduto ad allertare i mercantili di interesse nazionale in area visualizzati sulla piattaforma nazionale V-RMTC (Virtual Regional Maritime Traffic Centre) e a chiamare i responsabili della sicurezza delle compagnie armatoriali nazionali e delle compagnie petrolifere dislocate in area. Contemporaneamente, grazie ai consolidati rapporti con la Marina nigeriana, sono state intraprese azioni di coordinamento al fine di stabilire un piano di

intervento condiviso. Arrivato in vicinanza della zona d'intercettazione del mercantile, il *Marceglia* ha fatto decollare l'elicottero in dotazione con a bordo il personale della Brigata Marina «San Marco», in modo da garantire un costante contatto visivo e scortare il *Queen Zenobia* verso Lagos (Nigeria); poco prima dell'ingresso nelle acque territoriali nigeriane, la fregata italiana ha trasferito la scorta del *Queen Zenobia* al pattugliatore *Ekulu* della Marina nigeriana, fino all'ormeggio del mercantile italiano alla fonda al largo del porto di Lagos, dove gli intrusi sono stati arrestati da personale della predetta Marina. Dopo la conclusione dell'operazione e il ringraziamento al *Marceglia* a cura di tutti i soggetti coinvolti nella vicenda, la fregata italiana è ritornata all'attività di pattugliamento nel Golfo di Guinea nell'ottica di garantire attività di monitoraggio e vigilanza delle vie marittime, assicurare al naviglio mercantile nazionale e internazionale il libero uso del mare e contribuire al miglioramento delle condizioni di sicurezza nella regione. La buona riuscita dell'operazione è una nuova testimonianza della continua e proficua attività di cooperazione svolta finora dalle unità della Marina Militare dislocate in Golfo di Guinea, un'area caratterizzata dalla presenza diffusa di fenomeni criminali che si concretizzano in atti di pirateria e traffici illeciti.

Il *Libeccio* partecipa all'esercitazione multinazionale EUNOMIA 2021

La fregata *Libeccio* ha preso parte all'esercitazione multinazionale EUNOMIA 2021, nell'ambito dell'iniziativa di cooperazione quadripartita fra Italia, Francia, Cipro e Grecia. Svoltasi dal 4 al 7 di ottobre, l'esercitazione ha coinvolto l'equipaggio del *Libeccio* in una intensa serie di attività congiunte con la Marina francese, con la fregata *Aconit*, la Marina greca, con la fregata *Kountouriotis* e il sottomarino *Okeanos*, e quella cipriota, con il pattugliatore *Ioannides*; a EUNOMIA 2021 hanno preso parte anche diversi velivoli, fra cui sei F-16 greci, due Rafale francesi e gli elicotteri imbarcati. Il programma dell'esercitazione è stato molto serrato ed estremamente stimolante, dando l'opportunità di addestrarsi in uno scenario realistico con molteplici assetti impiegati nelle varie forme di lotta sui tre domini; ciò ha rappresentato un'occasione di formazione e addestra-



Il cannone da 127/54 della fregata *LIBECCIO* in azione durante l'esercitazione «Eunomia 2-21», svoltasi nel Mediterraneo orientale nel quadro dell'iniziativa di cooperazione quadripartita fra Italia, Francia, Cipro e Grecia.

mento per la fregata *Libeccio*, impegnata in attività operativa dai primi giorni di agosto 2021 e successivamente dispiegata in Mediterraneo orientale e centrale per continuare a garantire la presenza della Marina Militare. L'esercitazione si è svolta nelle acque a sud dell'isola di Cipro; l'avvio di una cooperazione quadripartita fra le quattro nazioni citate nasce allo scopo di tutelare la libertà di navigazione, condurre attività di diplomazia navale e incrementare l'interoperabilità tra le Marine partecipanti, garantendo una presenza aeronavale continuativa nel Mediterraneo Orientale, area di interesse economico e strategico. In tale scenario, l'Italia, attraverso il proprio strumento aeronavale, garantisce la protezione degli interessi energetici nazionali, assicura fattivamente la propria partecipazione all'iniziativa quadripartita, rafforza la cooperazione, consolida il coordinamento con le Marine coinvolte e contribuisce alle attività di presenza e sorveglianza nella regione.

Avviata la costruzione della decima fregata classe «Bergamini» per la Marina Militare

Il 12 ottobre ha avuto luogo nel cantiere integrato Fincantieri di Riva Trigoso (Genova) la cerimonia del taglio della prima lamiera destinata alla decima fregata classe «Bergamini» in costruzione per la Marina Militare: si tratta della seconda unità da realizzare in sostituzione delle due analoghe fregate trasferite da Fincantieri alla Marina egiziana, nonché la dodicesima

unità del segmento italiano del programma FREMM, gestito dall'OCCAR per conto dei ministeri della Difesa italiano e francese. La consegna di questa fregata alla Marina Militare è prevista per la fine del 2025, sei mesi dopo il nono esemplare, di cui è già in corso la costruzione. Queste due unità saranno realizzate nella versione «General Purpose, GP», ma saranno equipaggiate con sistemi imbarcati di nuova genera-

zione al fine di permettere alla Marina Militare di disporre di fregate tecnologicamente evolute e idonee a eseguire un'ampia gamma di missioni.

Il Gruppo Operativo Incursori si addestra al controterrorismo navale

A metà ottobre, il Gruppo Operativo Incursori (GOI) ha svolto, una complessa esercitazione di controterrorismo in ambiente marittimo, finalizzata a testare le capacità di intervento in termini di prontezza, proiezione e ingaggio. L'esercitazione è consistita nella liberazione di ostaggi su una nave mercantile italiana sequestrata in acque internazionali e a grande distanza dalla madrepatria: un team di assalto del GOI costituito da una «Special Operation Task Unit, SOTU» è decollato dall'aeroporto militare di Pisa a bordo di un velivolo C-130J dell'Aeronautica Militare per raggiungere l'area di operazione ed eseguire un lancio in caduta libera, unitamente a gommoni a chiglia rigida tipo «Zodiac Hurricane 7.33», aviolanciati con tecnica «Platform Unit Rigid Inflatable Boat Air Delivery, PURIBAD». Tale capacità di inserzione è denominata «Maritime Craft Aerial Delivery System, MCADS» e garantisce al GOI la possibilità di intervenire ovunque con la massima rapidità, attraverso specifici dispositivi aeronavali della Marina Militare che permettono il necessario supporto alla condotta di operazioni speciali nel dominio marittimo. La loro



Personale del GOI a bordo del rifornitore polivalente di squadra *VULCANO* durante l'esercitazione «Black Shadow 2021».

condotta operazioni è anche un modello di sinergia con le altre Forze armate, attraverso il prezioso contributo della 46^a Aerobrigata dell'Aeronautica Militare e del Battaglione Avio della Brigata Paracadutisti dell'Esercito italiano. Successivamente, il GOI è stato fra i protagonisti dell'edizione 2021 dell'esercitazione «Black Shadow», finalizzata ad addestrare uomini e mezzi della Marina Militare alla conduzione di operazioni di sicurezza e contro-terrorismo in alto mare: l'esercitazione ha visto l'impiego della fregata *Carlo Bergamini*, del rifornitore di squadra rifornitrice *Vulcano* e di tre elicotteri, in particolare due MH-101A del primo Gruppo elicotteri in ruolo «eliassalto» operanti dalla base di Luni e un MH-90A in ruolo «sniper» ed «eliassalto» del quinto Gruppo elicotteri, in dotazione al *Bergamini*. In totale, all'esercitazione hanno partecipato 350 uomini e donne, imbarcati sulle unità navali, a bordo degli elicotteri e inquadrati nel GOI e in un plotone della Brigata Marina San Marco. «Black Shadow 2021» ha riprodotto la simulazione della presa del controllo di una nave passeggeri (simulata dal *Vulcano*) foto 13 da parte di un gruppo armato e il successivo ripristino del controllo e messa in sicurezza della nave e dell'equipaggio da parte delle forze speciali. Durante la notte del 29 ottobre, tra il Mar Ligure e il mar Tirreno, le squadre del GOI sono state dispiegate in maniera occulta dal *Bergami-*

mini, attraverso imbarcazioni d'assalto, e dagli elicotteri MH-101 e MH-90; sfruttando l'oscurità, i team d'assalto hanno approcciato la nave passeggeri che procedeva a elevata velocità, abbordandola dal mare e dall'aria mediante l'impiego di battelli pneumatici a chiglia rigida e degli elicotteri. Grazie alla sinergia tra le risorse impiegate e a una catena di comando e controllo chiara e definita, è stato possibile portare a temine la missione asse-

gnata in poche ore, conclusasi riacquisendo il controllo della nave passeggeri, la liberazione di tutti gli ostaggi, il fermo dei dirottatori e la messa in sicurezza dei molti locali della nave.

L'esercitazione «Mare Aperto 2021»

Dal 4 al 27 ottobre si è svolta nelle acque del mar Adriatico, dello Ionio, dello Stretto di Sicilia e del mar Tirreno, l'esercitazione «Mare Aperto 2021», il principale evento addestrativo aeronavale della Marina Militare, condotto dopo oltre un anno e mezzo in cui la pandemia ne aveva impedito la regolare esecuzione. Per ventiquattro giorni, più di 4.000 donne e uomini appartenenti a nove differenti Marine, alleate e partner, 21 unità navali, quattro velivoli AV-8B e 17 elicotteri imbarcati (di cui due da combattimento dell'Esercito italiano), tre sottomarini italiani, velivoli dell'Aeronautica Militare e della Marina Militare basati a terra (rispettivamente P-72A e P-180 da pattugliamento marittimo e sorveglianza) sono stati coinvolti in attività addestrative a difficoltà crescente al fine di addestrare i comandanti e gli staff imbarcati della Squadra navale, alla conduzione di operazioni in possibili aree di crisi internazionale. Navi ed equipaggi si sono esercitati per consolidare e incrementare la capacità di fronteggiare le principali minacce sul mare e dal mare, di prevenzione e

contrasto ai traffici illeciti nell'ambiente marittimo e di gestione delle crisi caratterizzate dalla presenza di minaccia convenzionale e asimmetrica. Tra i principali obiettivi della «Mare Aperto 2021», va ricordata la certificazione del comando della Terza Divisione navale e della Brigata Marina San Marco rispettivamente quale «*Commander Amphibious Task Force, CATF*» e «*Commander Landing Force, CLF*» quali risorse da impegnare per la NATO Response Force, NRF 2022. Di conseguenza, la «Mare Aperto 2021» ha avuto una connotazione aeronavale-anfibia, con la presenza di una forza da sbarco composta da circa 400 fucilieri di Marina della Brigata Marina San Marco, impegnati in attività di proiezione di potenza dal mare a favore di popolazioni interessate da situazioni di crisi. Come accaduto nelle precedenti edizioni, anche la «Mare Aperto 2021» ha visto la partecipazione di 45 studenti provenienti da nove differenti atenei: l'Università di Bari, di Genova, di Catania, di Perugia, di Trieste, la Sant'Anna di Pisa, la Federico II di Napoli, la Libera Università Internazionale degli Studi Sociali (LUISS) di Roma, l'Università per Stranieri di Siena. Studenti e docenti accompagnatori sono stati integrati all'interno degli staff imbarcati sulle unità della Squadra navale e hanno esercitato i ruoli di consulenti politici e legali e addetti alla pubblica informazione e si sono cimen-

tati con sistemi a elevato contenuto tecnologico per la condotta della piattaforma e l'esplorazione dell'ambiente marino. Lo scopo della «Mare Aperto 2021» è stato quello di migliorare i livelli di efficacia e prontezza operativa dello strumento aeronavale della Marina Militare e di favorire il processo di integrazione interforze con le altre Forze armate, le Marine estere e le agenzie del *cluster* marittimo nazionale, sempre più indispensabile per assicurare, la difesa degli interessi nazionali, rafforzando in particolar modo la presenza e la sorveglianza marittima del Mediterraneo. La Marina Militare, da sempre impegnata nella condotta di attività di presenza e sorveglianza a tutela degli interessi nazionali sul mare, grazie alle capacità d'intervento insite nello strumento aeronavale, svolge una costante attività di vigilanza marittima, capacità già consolidata e indispensabile per la tutela degli interessi nazionali tra cui meritano particolare menzione le attività di controllo della costituenda Zona Economica Esclusiva (ZEE) nazionale.

Il Rizzo alla FLOTEX 21

Nella serata del 4 novembre 2021, si è conclusa nel Golfo di Cadice, posto lungo la costa sud-occidentale della penisola iberica, l'esercitazione «FLOTEX-21», evento addestrativo marittimo multinazionale a guida

spagnola, a cui ha partecipato la fregata *Luigi Rizzo* all'interno di un gruppo navale di scorta guidato dal cacciatorpediniere lanciamissili spagnolo *Blas de Lezo*. Nello scenario dell'esercitazione, le fregate del gruppo scorta hanno agito a protezione di un *task group* anfibio impegnato nell'evacuazione di civili da un'area di crisi e nel successivo dispiegamento della forza da sbarco. L'esercitazione si è sviluppata in un'ampia area a cavallo



Unità della Squadra navale riprese durante l'esercitazione «Mare Aperto 2021»; a sinistra la fregata *LUIGI RIZZO* (classe «Bergamini»), al centro la portaerei *CAVOUR* e a destra il cacciatorpediniere lanciamissili *CAIO DUILIO*.

dello Stretto di Gibilterra, una delle linee di comunicazione marittima di maggiore rilevanza a livello mondiale e uno dei punti focali per la tutela degli interessi nazionali, europei e alleati. L'esercitazione FLOTEX rappresenta uno dei più rilevanti eventi addestrativi avanzati organizzati dalle Marine europee e la partecipazione della fregata *Luigi Rizzo* ha permesso di verificarne le capacità di integrazione in una forza navale multinazionale e di gestione di uno scenario di crisi complesso con presenza di minacce aeree e marittime, convenzionali e asimmetriche.

Nave *Cavour*: primo atterraggio di un F-35B dell'Aeronautica Militare

Il 21 novembre, al termine di un'esercitazione nel Mediterraneo centrale, il velivolo F-35B in dotazione all'Aeronautica Militare ha compiuto il primo appontaggio sulla portaerei *Cavour*; a bordo dell'unità erano presenti il Capo di Stato Maggiore della Difesa, ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone, il Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio di squadra Enrico Credendino e il suo omologo dell'Aeronautica, generale di squadra aerea Luca Goretti. L'evento ha culminato una fase addestrativa che ha visto un F-35B della Marina Militare e quello dell'Aeronautica Militare eseguire decolli e appontaggi dalla portaerei britannica *Queen Elizabeth*, in navigazione nel Mediterraneo nell'ambito della fase di rientro in patria dopo la lunga campagna che l'ha portata nelle acque estremorientali. L'ammiraglio Cavo Dragone ha commentato che «questa esercita-

zione rappresenta un forte impulso nel processo di sviluppo della capacità nazionale di proiezione aerea dal mare, con l'integrazione di una forza multiruolo aerotattica interforze di quinta generazione. Le sinergie fra Marina e Aeronautica nell'impiego degli F-35B a bordo della portaerei verranno raggiunte anche nell'impiego da terra, operando congiuntamente in situazioni operative dove non dovessero essere disponibili piste di atterraggio idonee per velivoli convenzionali».



NIGERIA

Contratto per due nuovi pattugliatori d'altura

Il 2 novembre la Marina nigeriana ha firmato un contratto con la società turca Dearsan Shipyard Limited per la costruzione di due nuovi pattugliatori d'altura tipo «OPV 67», il cui completamento dovrebbe avvenire entro 37 mesi. Le nuove unità costituiscono un concreto impulso all'intenzione della Marina nigeriana di operare con fermezza nel contesto marittimo regionale, contribuendo così alla riduzione della criminalità in atto nel Golfo di Guinea: la proattività della Marina nigeriana è stata riconosciuta dall'International Maritime Bureau (IMB), l'organizzazione di monitoraggio della pirateria marittima che nel suo ultimo rapporto del luglio 2021 ha confermato una significativa diminuzione degli atti di pirateria marittima nella regione.



OLANDA

Ritardi per il programma dei nuovi sottomarini

Il programma per la sostituzione dei quattro sottomarini classe «Walrus» in servizio nella Marina olandese è affetto da ritardo perché i colloqui con i tre soggetti industriali coinvolti nella competizione internazionale non hanno avuto l'esito sperato dal ministero della Difesa olandese. Secondo quanto comunicato da quest'ultimo, le industrie coinvolte — la francese Naval Group, la svedese Kockums e la tedesca Thyssenkrupp Marine Systems, ciascuna associata a una società olandese — non hanno saputo rispondere agli approfondimenti richiesti dalle autorità governative, a loro volta bisognose di più tempo per analizzare le informazioni finora ricevute. È adesso verosimile che la lungamente attesa decisione sulla società vincitrice



Un velivolo F-35B della Marina Militare (a sinistra) assieme a quello dell'Aeronautica Militare sul ponte di volo della portaerei *CAVOUR* (difesa.it).

della competizione, prevista inizialmente per la fine del 2022 (e già a valle di un ritardo di un anno nel processo di selezione), dovrà essere posticipata, così come la pianificazione temporale di tutto il programma. La tempistica di consegna dei nuovi sottomarini rimane uno dei principali argomenti di discussione: secondo il ministero della Difesa olandese, il primo battello era previsto che entrasse in linea nel 2028, con almeno due unità pienamente operative per la fine del 2031 e dare così modo alla Marina olandese di iniziare la dismissione delle unità classe «Walrus»: è inoltre necessario che il terzo e il quarto sottomarino raggiungano la completa capacità operativa poco dopo il 2031, perché quattro battelli sono l'aliquota necessaria per soddisfare le esigenze operative nazionali e NATO. Per ovviare all'inconveniente del ritardo nella costruzione dei nuovi sottomarini, un gruppo di lavoro sta valutando se e come i battelli classe «Walrus» possono rimanere in servizio più a lungo di quanto attualmente previsto.



QATAR

Consegnata la corvetta lanciamissili *Al-Zubarah*

Il 28 ottobre, nello stabilimento industriale del Muggiano di Fincantieri si è svolta la cerimonia di consegna della corvetta lanciamissili *Al-Zubarah* (F 101), primo esemplare di una classe che comprende anche le unità gemelle *Damsah* (F 102), *Al-Khor* (F-103) e *Sumaysimah* (F-104). Alla cerimonia hanno assistito il sottosegretario di stato alla Difesa senatore Stefania Pucciarelli, il generale Salem Hamad Al Nabit, capo di Stato Maggiore della Difesa del Qatar, l'ammiraglio di squadra Aurelio De Carolis, Sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare, e il dottore Giuseppe Giordo, responsabile della Divisione Navi militari di Fincantieri. Le corvette della classe «Al-Zubarah» sono state progettate e costruite in accordo alla regolamentazione RINAMIL e possono svolgere un'ampia gamma di ruoli, compresa la difesa antiaerei e antimissili, la lotta antinave, il pattugliamento, la sorveglianza e la ricerca e soccorso. La lunghezza delle unità è pari a 107 metri, la larghezza è di 14,7 metri

e il dislocamento è di 3.250 tonnellate. Il sistema propulsivo delle «Al-Zubarah» è in configurazione CODAD con quattro motori diesel su due assi: la velocità massima è di 28 nodi e le sistemazioni per l'equipaggio consentono l'imbarco di un totale di 112 persone. L'armamento comprende, fra l'altro, un cannone da 76 mm Leonardo/OTO, due complessi ottupli per il lancio verticale di missili superficie-aria «Aster 30 Block 1», otto contenitori/lanciatori per missili antinave «Exocet MM40 Block 3», due impianti a controllo remoto «Marlin» da 30 mm di Leonardo/OTO e un sistema missilistico per la difesa di punto «RAM Mk.49». Le corvette della classe «Al-Zubarah» sono equipaggiate con una serie di moderni sensori, primo fra tutti il radar attivo a scansione di fase Kronos di Leonardo che, grazie all'integrazione con i missili «Aster 30 Block 1», conferisce alle unità capacità di difesa contro i missili balistici di teatro: questa funzione è importante per il Qatar perché contribuisce alla protezione delle risorse strategiche nazionali, prime fra tutti i giacimenti di gas *offshore*. Le unità sono anche equipaggiate con un hangar e un ponte di volo in grado di far operare un elicottero NH-90 destinato al contrasto antisommergibili e alla lotta antinave. Dopo la consegna, la corvetta *Al-Zubarah* rimarrà alla Spezia per un periodo di messa a punto e addestramento, a cui seguirà una seconda fase addestrativa da svolgere a Taranto, a cura del Centro



Foto aerea della cerimonia di consegna alla Marina del Qatar della corvetta lanciamissili *AL-ZUBARAH* (F 101), costruita dalla società Fincantieri nello stabilimento del Muggiano, alla periferia orientale della Spezia (Fincantieri).

d'addestramento aeronavale della Marina Militare. Da ricordare infine che la costruzione delle corvette classe «Al-Zubarah» fa parte del contratto siglato nel 2016 da Fincantieri con il governo del Qatar, di cui fa parte anche la costruzione di due pattugliatori d'altura classe «Musherib» e di un'unità d'assalto anfibio e comando e controllo tipo LPD, nonché l'addestramento del personale della Marina del Qatar in collaborazione con la Marina Militare.



TAIWAN

Impostazione di un nuovo sottomarino

Dalle informazioni divulgate da fonti stampa locali e derivate da dichiarazioni ufficiali governative, a metà novembre è stato impostato il primo sottomarino costruito a Taiwan, nell'ambito di un programma al momento denominato «Indigenous Defense Submarine, IDS» e finalizzato allo sviluppo e realizzazione di una classe di battelli d'attacco a propulsione convenzionale appositamente concepiti per la Marina della Repubblica di Cina; si tratta di un evento di assoluta rilevanza, che segna una svolta decisiva nelle capacità di Taiwan nel realizzare unità subacquee di moderna concezione. Dalle immagini di un modello apparse sulla stampa di Taipei, il sottomarino ha forme simili a quelli delle unità giapponesi delle classi «Soryu» e «Oyashio», caratterizzate, fra l'altro, da superfici di governo poppiere a «X»: i battelli saranno costruiti a Taiwan, utilizzando tecniche costruttive di matrice nipponica e si presume che venga adottata una versione del sistema di gestione operativa AN/BYG-1, di produzione statunitense e usata sui battelli d'attacco a propulsione nucleare dell'US Navy. Osservando il modello, è possibile che il progetto sia stato influenzato in qualche modo dai battelli di origine olandese attualmente in servizio nella Marina di Taiwan, due unità classe «Hai Lung» lunghe 70 metri e aventi un dislocamento di 2.500 tonnellate, a loro volta derivati dai battelli olandesi classe «Zwaardvis».



REPUBBLICA POPOLARE CINESE

Primo volo per il caccia imbarcato «J-31»

Le immagini apparse su diversi social media confermano che il nuovo caccia Shenyang J-31 «Gyrfal-

con» da imbarcare sulla nuova portaerei cinese «Type 003», tutt'ora in costruzione, ha effettuato il primo volo; caratterizzato da una configurazione a bassa osservabilità, il velivolo è un bimotore di quinta generazione, sviluppato dal gruppo industriale Shenyang Aircraft Corporation, in grado di trasportare un carico utile di 8.000 kg, di cui 2.000 all'interno della stiva e il rimanente su sei punti d'attacco esterni. L'armamento principale del «Gyrfalcon» dovrebbe comprendere missili aria-aria a breve e medio raggio, mentre il suo raggio d'azione si aggira sulle 650 miglia, con un peso massimo al decollo valutato in 25.000 kg. La portaerei «Type 003» sarà la prima unità di questa categoria della Marina cinese a impiegare catapulte elettromagnetiche per il decollo dei velivoli e cavi d'arresto per il loro appontaggio; il suo dislocamento a pieno carico dovrebbe essere compreso fra 85.000 e 100.000 tonnellate, con una lunghezza fuori tutto di 320 metri e un ponte di volo largo 78 metri, dimensioni stimate dalle immagini satellitari dell'unità nel bacino di costruzione a Shanghai. Di conseguenza, la «Type 003» sarà più lunga delle precedenti portaerei *Liaoning* e *Shandong* ed essere così in grado di imbarcare un maggior numero di velivoli ed elicotteri.



RUSSIA

Esercitazione in Mar Caspio con missili «Kalibr»

Nel mese di ottobre, secondo l'ufficio stampa del Distretto militare meridionale russo, un gruppo navale appartenente alla Flottiglia del Caspio della Marina russa e formato dalle corvette *Veliky Ustyug*, *Grad Sviyazhsk* e *Uglich* — tutte appartenenti alla classe «Buyan-M/Project 21631» — ha effettuato un'esercitazione di lancio di missili da crociera «Kalibr-NK/SS-N-27 Sizzler» contro bersagli costieri; l'esercitazione ha avuto successo perché tutti i bersagli, situati dell'isola Chechen, sono stati colpiti. In realtà, solamente la corvetta *Veliky Ustyug* ha lanciato effettivamente gli ordigni, perché le altre due unità hanno eseguito lanci simulati: l'esercitazione è stata supervisionata da personale imbarcato sulla fregata missilistica *Dagestan*, appartenente alla classe «Gepard/Project 11661».

Ingresso in linea del sottomarino *Magadan*

Il 12 ottobre si è svolta a San Pietroburgo la cerimonia che ha sancito l'ingresso in servizio nella Marina russa del sottomarino a propulsione convenzionale *Magadan*, nono esemplare della classe «Kilo Improved/Project 636.3»: si tratta del terzo battello che i cantieri JSC Admiralty di San Pietroburgo hanno costruito per la Flotta del Pacifico. Il *Magadan* è stato impostato nel novembre del 2019, varato a marzo 2021 con un elevato stato di completamento e in seguito sottoposto a prove in banchina e in mare: la partenza per giungere a Vladivostok è prevista nella prima metà del 2022. Durante il mese di novembre 2021, gli altri due sottomarini della stessa classe destinati alla Flotta del Pacifico — *Petropavlovsk-Kamchatsky* e *Volkhov* — sono stati impegnati, assieme a una corvetta, nella lunga traversata dal Baltico verso la loro nuova base nella penisola di Kamchataka; un quarto battello, *Ufa*, sarà varato entro il 2021, mentre due ulteriori unità, *Mozhaisk* e *Yakutsk*, sono stati varati ad agosto 2021 e si trovano adesso in allestimento. Si prevede che la Flotta del Pacifico avrà a disposizione tutti e sei i nuovi battelli entro il 2024, in accordo con il contratto siglato cinque anni fa fra il ministero della Difesa russo e il cantiere JSC Admiralty. I due anni scarsi trascorsi dall'impostazione alla consegna del *Magadan* sembrano dimostrare che l'indu-

stria subacquea russa abbia migliorato i processi produttivi rispetto al passato più recente, aiutata in ciò anche dagli ordini per il mercato delle esportazioni.

Sottomarini e missili ipersonici «Tsirkon»

Il 4 ottobre, l'agenzia d'informazione TASS ha reso noto che il sottomarino nucleare d'attacco *Severodvinsk* classe «Yasen/Project 885», in servizio nella Flotta del Nord, ha condotto con successo due lanci di missili ipersonici «Tsirkon» contro un bersaglio navale situato nel Mar di Barents: uno dei lanci è avvenuto con il battello in superficie e il secondo con l'unità a una quota di 40 metri. La TASS ha inoltre annunciato che altri lanci, sempre a cura del *Severodvinsk*, sarebbero stati eseguiti nel mese di novembre. Da parte sua, lo «Tsirkon» è un ordigno da crociera ipersonico in grado di volare a una velocità compresa fra Mach 6 e Mach 9, e capace di colpire obiettivi terrestri e navali; fonti russe gli accreditano una portata massima compresa fra 400 e 950 km, nonché capacità di lancio verticale dagli incrociatori *Admiral Nakhimov* e *Pyotr Veliky*, dai sottomarini classe «Yasen-M» e da almeno altre due classi di unità di superficie. All'inizio di novembre, l'agenzia d'informazioni russa TASS ha inoltre reso noto che il primo sottomarino a essere equipaggiato con i nuovi missili da crociera supersonici «Tsirkon», sarà il *Perm*,

battello d'attacco a propulsione nucleare appartenente alla classe «Yasen-M/Project 885M» e di previsto ingresso in linea nella Marina russa nel 2025. La costruzione delle unità di questa classe è stata affidata al cantiere Sev-mash (appartenente al gruppo industriale United Shipbuilding Corporation, USC), attualmente impegnato nella realizzazione di sei battelli classe «Yasen-M/Project 885M», vale a dire *Krasnoyarsk*, *Arkhangelsk*, *Perm*, *Ulyanovsk*, *Voronezh* e *Vladivostok*. Da ricordare che la prima unità della classe — *Kazan* — è entrata in servizio a maggio 2021:



Il sottomarino a propulsione convenzionale *MAGADAN*, nono esemplare della classe «Kilo Improved/Project 636.3», entrato in servizio nella Marina russa il 12 ottobre 2021 e destinato alla Flotta del Pacifico (Admiralty Shipyard).

si tratta del primo esemplare di serie dopo la valutazione del sopraccitato *Severodvinsk*, un battello realizzato secondo il «Project 885/Yasen» e da cui è stato derivato il «Project 885M/Yasen-M». A quest'ultima classe appartiene anche il *Novosibirsk*, di previsto ingresso in servizio nella Marina russa entro il 2021.

Base navale in Sudan

A dicembre 2020 Sudan e Russia avevano siglato un accordo per la realizzazione di una base navale russa, quale scalo logistico e manutentivo, a Port Sudan, sulle coste occidentali del Mar Rosso; l'accordo prevedeva la cessione alla Russia per una durata di 25 anni di un'area portuale comprendente anche un retroterra costiero, in cui avrebbe potuto risiedere un contingente non superiore a 300 militari e civili, eventualmente aumentabili. L'accordo per la base navale russa sarebbe stato automaticamente rinnovabile per altri 10 anni a meno che una delle due parti non avesse informato l'altra con un preavviso di 12 mesi. Ad aprile 2021, il governo sudanese allora in carica aveva annunciato di voler sospendere temporaneamente l'accordo e di volerlo rinegoziare: il generale Abdel Fattah al-Burhan, che il 25 ottobre è diventato leader del Sudan a seguito di un colpo di Stato, ha tuttavia confermato la validità dell'accordo, ponendo le basi per la realizzazione di una vera e propria base navale.



TURCHIA

In servizio il primo UAV a elevata autonomia tipo «Aksungur»

Il 22 ottobre, la società Turkish Aerospace Industries (TAI) ha consegnato alla Marina turca il primo esemplare di velivolo bimotore a controllo remoto tipo «Aksungur», un modello a elevata autonomia e operante a quote medie e dunque identificato con l'acronimo «MALE, Medium-Altitude Long-Endurance»: da rilevare che durante la cerimonia di consegna l'«Aksungur» è stato fotografato con un carico utile formato da 12 ordigni intelligenti tipo «MAM-L», montati in occasione dei voli propedeutici alla consegna

e durante i quali il velivolo è rimasto in volo per 28 ore a una quota di circa 6.000 metri. L'Aksungur della Marina turca sarà di stanza nella base aeronavale di Dalaman, situata sulla costa sudoccidentale mediterranea, affiancando nelle operazioni gli altri velivoli a controllo remoto in dotazione alle forze navali turche, vale a dire dieci TB-2 «Bayraktar», due «ANKA-S» e quattro «ANKA-B». Nel corso della cerimonia, Ismail Demir, responsabile del *procurement* militare turco ha enfatizzato le importanti capacità operative del velivolo, in grado di rimanere in volo fino a 50 ore e di trasportare un carico utile di 750 kg; ciò consentire all'«Aksungur» di svolgere contemporaneamente missioni di intelligence, sorveglianza, ricognizione e attacco, conferendo così un'elevata flessibilità operativa a tutto il sistema. Derivato dalla famiglia di velivoli a controllo remoto «ANKA», l'Aksungur è in grado di operare in ore diurne e notturne, impiegando sensori elettro-ottici/infrarosso, radar ad apertura sintetica e SIGINT, nonché il già citato munizionamento intelligente; il velivolo è equipaggiato con due motori diesel turbocompressi PD-170 da 170 cv ciascuno, che consentono un'elevata autonomia rimanendo a una quota di 12.000 metri. La lunghezza del velivolo è di 11,6 metri, mentre l'apertura alare raggiunge i 24 metri: il peso massimo al decollo è pari a 3.300 kg; sotto ciascuna ala si trovano tre punti d'attacco per munizionamento di vario tipo. Nella primavera del 2021, nel



Personale della Marina turca e della società TAI in posa davanti al velivolo bimotore a pilotaggio remoto tipo «Aksungur», in grado di svolgere missioni di sorveglianza, intelligence, ricognizione e attacco (TAI).

corso delle prove e volando a 6.000 metri, l'Aksungur ha colpito un bersaglio navale nel Mar Nero, situato a 30 km e impiegando munizionamento guidato. Da parte sua, la TAI sta lavorando da circa un anno per dotare il velivolo anche di capacità antisommersibili, lanciando boe sonore e condividendo le informazioni da queste raccolte con altre risorse presenti nella zona delle operazioni; si prevede che i primi lanci di boe sonore dall'Aksungur, possano essere effettuati nella prima metà del 2022.



STATI UNITI

Ritiro dal servizio della prima Littoral Combat Ship

A settembre 2021, si è svolta nella base navale di San Diego la cerimonia di ritiro dal servizio della Littoral Combat Ship (LCS) *Freedom*, prima unità della sua categoria a lasciare la linea dopo solamente 13 anni d'impiego nell'US Navy. L'unità era stata varata nel cantiere Fincantieri di Marinette Marine, nel Wisconsin, a settembre 2006 ed entrata in servizio a novembre 2008, inquadrata nel «Littoral Combat Ship Squadron One». A giugno 2020, l'US Navy ha ufficialmente annunciato il ritiro dal servizio del *Freedom* e il suo passaggio in riserva, operazione seguita al suo ultimo impiego operativo nell'ambito della «Joint Interagency Task Force South», impegnata nel contrasto dei traffici illeciti nei Caraibi e nel Pacifico orientale. Relativa anche ad altre tre unità tipo LCS, la decisione è una diretta conseguenza dell'insoddisfazione più volte manifestata dall'US Navy per questo tipo di naviglio, protagonista di un programma assai travagliato in termini tecnico-operativi e caratterizzato da un aumento spesso incontrollato dei costi: tuttavia e nonostante la decisione dell'US Navy di ripristinare la costruzione di fregate idonee anche a compiti di squadra, i contratti tuttora in essere obbligano a mantenere ancora aperte le linee produttive delle LCS, una a cura della società Fincantieri Marinette Marine e l'altra di Austal USA, responsabili della realizzazione delle due varianti di LCS.

... e battesimo del Santa Barbara

Di conseguenza, il 16 ottobre si è svolta, nel cantiere Austal USA di Mobile (Alabama) la cerimonia del battesimo del 32° esemplare di LCS, il *Santa Barbara*, con distintivo ottico LCS 32: si tratta dunque della 16ª Littoral Combat Ship classe «Independence», cioè la variante notoriamente configurata con scafo a trimarano in alluminio. La società Austal USA ha attualmente altre quattro unità in varie fasi di costruzione, allestimento e prove: il *Savannah* (LCS 28) ha completato le prove in mare a maggio 2021; il *Canberra* (LCS 30) si trova in allestimento; l'*Augusta* (LCS 34) sta completando l'assemblaggio dei moduli costruttivi e all'inizio del 2021 è iniziata la costruzione del *Kingsville* (LCS 36). Inoltre, il *Mobile* (LCS 26) è entrato in servizio a maggio 2021, mentre l'*Oakland* (LCS 24) l'ha preceduto di un mese ed è stato aggregato ad altre undici LCS classe «Independence» di base a San Diego.

Integrazione fra mezzi a controllo remoto e unità navali dell'US Navy

Nell'ultima settimana di ottobre, la neocostituita «Task Force 59» dell'US Navy, dedicata alle operazioni con mezzi aeronavali a controllo remoto nell'area di responsabilità della 5th Fleet della Marina degli Stati Uniti, ha condotto nel Golfo Persico un'attività addestrativa e d'integrazione di unità di superficie tipo «Mantas T12» a cui hanno partecipato anche unità navali del Bahrain. Denominata «New Horizon», l'esercitazione con la TF 59 è stata coor-



Il mezzo di superficie a controllo remoto «Mantas T12», protagonista delle attività d'integrazione con unità di superficie a cura della Task Force 59 dell'US Navy, in azione nell'area del Golfo Persico (MARTAC).

dinata dall'US Naval Forces Central Command (NAVCENT) e ha visto, nella prima fase, il controllo di un'unità navale «Mantas T12» a cura di operatori imbarcati sul pattugliatore costiero statunitense *Firebolt*, compiendo evoluzioni a elevata velocità e manovre di vario tipo. Alla seconda fase dell'evento hanno partecipato anche il pattugliatore della US Coast Guard *Maui*, due mezzi «Mantas T12», un elicottero SH-60S statunitense, due pattugliatori della Marina del Bahrein e un velivolo a controllo remoto. Da ricordare che la TF 59 è stata costituita a settembre 2021 e che l'area di responsabilità della 5th Fleet comprende il Golfo Persico, il Golfo di Oman, il Mar Rosso e una porzione di Oceano Indiano, un teatro marittimo di cui fanno parte 21 nazioni e che comprende tre *choke points* critici, cioè il Canale di Suez e gli Stretti di Hormuz e di Bab el-Mandeb.

Integrazione di missili ipersonici sui cacciatorpediniere classe «Zumwalt»

Nell'ambito del programma «Conventional Prompt Strike, CPS», la Marina degli Stati Uniti ha deciso di equipaggiare i tre cacciatorpediniere lanciamissili della classe «Zumwalt» — l'eponima, *Michael Monsoor* e *Lyndon B. Johnson* — con missili ipersonici; essi saranno installati nella zona prodiera delle tre unità, sostituendo i due cannoni da 155 mm «Advanced Gun Turrets» che l'US Navy ha deciso di eliminare a causa dei costi di approvvigionamento proibitivi delle armi e del relativo munizionamento guidato. La decisione di

impiegare i missili ipersonici a lancio verticale è maturata nel corso della pianificazione finanziaria per il 2021, sfruttando una collaborazione in atto con l'US Army e che si concretizzerà con l'imbarco degli ordigni anche sui quattro sottomarini a propulsione nucleare lanciamissili da crociera classe «Ohio». Il missile CPS usa una testata denominata «Common Hypersonic Glide Body, C-HGB» che a un certo punto della traiettoria si separa dal corpo dell'ordigno e si dirige verso il bersaglio a una velocità di circa Mach 5, distruggendolo grazie all'elevatissima energia cinetica. Secondo fonti del Pentagono, il CPS ha una portata di circa 1.720 miglia, ma è troppo grande per essere lanciato dai complessi verticali Mk.41 attualmente installati sugli incrociatori e sui cacciatorpediniere dell'US Navy così come dagli analoghi lanciatori Mk.57 presenti sugli «Zumwalt»; da qui la decisione di ricorrere ai volumi che saranno lasciati liberi dopo lo sbarco dei cannoni da 155 mm e dai relativi depositi munizioni, con gli interventi da eseguire sull'unità capoclasse a partire dal 2024.

Svelati alcuni dettagli del nuovo velivolo imbarcato F/A-XX

Nel documento ufficiale «Navy Aviation Vision 2030-2035» pubblicato il 29 ottobre 2021, l'US Navy ha svelato alcuni dettagli del futuro velivolo multiruolo al momento denominato «F/A-XX». Concepito per sostituire il F/A-18E/F «Super Hornet» nel prossimo decennio, il nuovo velivolo è ancora in fase di sviluppo preliminare, ma si prevede che esso abbia prestazioni raggio d'azione e velocità maggiori di quelle del citato «Super Hornet», oltre a incorporare tecnologie all'avanguardia e a poter impiegare ordigni a lungo raggio. Il «F/A-XX» è il segmento aereo multiruolo pilotato di una famiglia di sistemi denominata «Next Generation Air Dominance, NGAD» e — dopo il ritiro dal servizio dei «Super Hornet» — esso affiancherà gli F-35C nella componente aerotattica da combattimento imbarcata a bordo delle portaerei statunitensi, in grado di proiettare potenza negli scenari multidimensionali.



Lancio di un missile superficie-aria «SM-2 Block IIIA» dal cacciatorpediniere ZUMWALT, da cui è previsto anche l'impiego di ordigni con testate «Common Hypersonic Glide Body, C-HGB» (US Navy).

Michele Cosentino

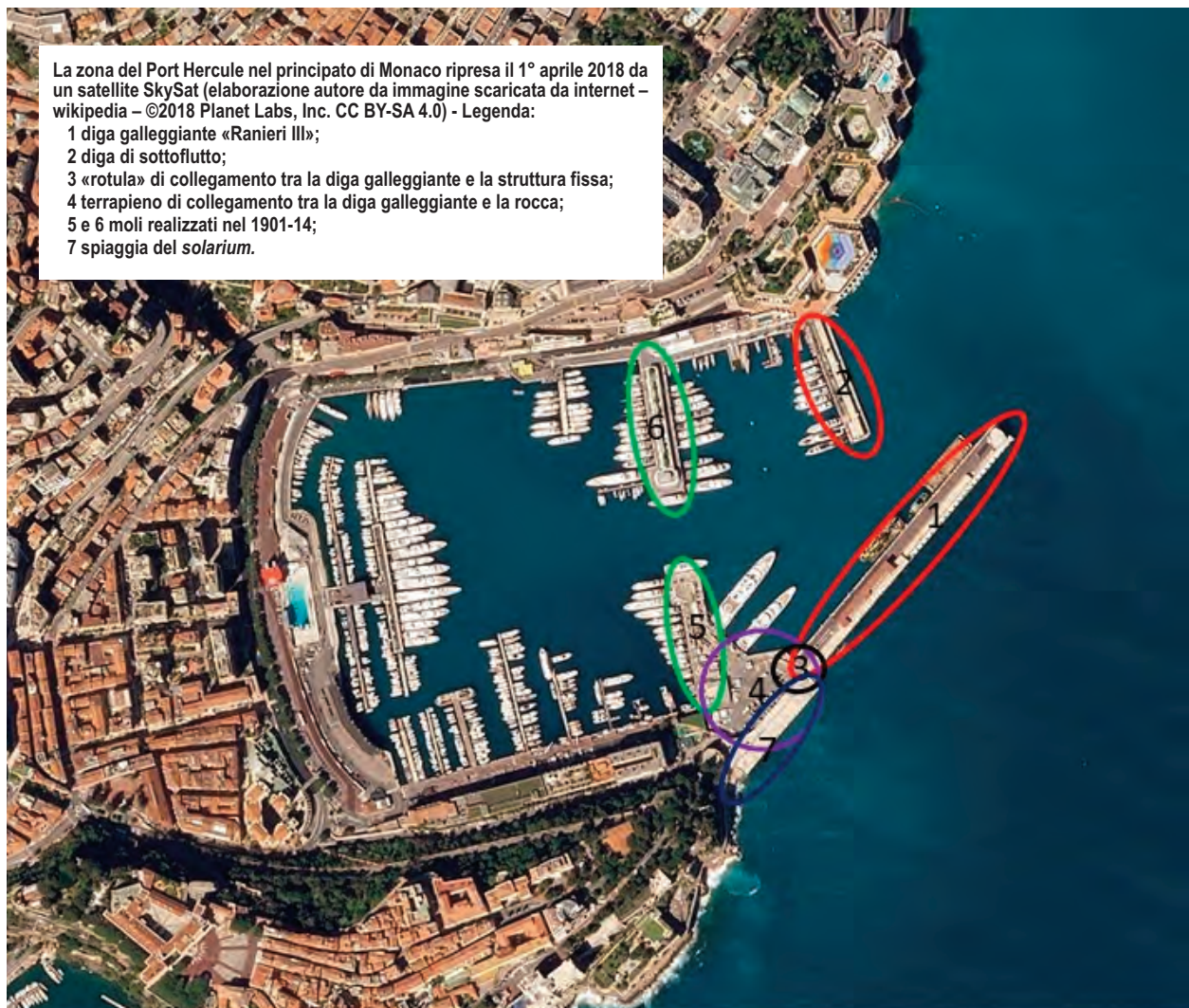
SCIENZA E TECNICA

La grande diga galleggiante del porto di Monaco

Il Principato di Monaco è uno Stato sovrano europeo con una minuscola superficie (circa 2 km²), che negli scorsi decenni è riuscito ad aumentare a spese del mare, trasformandolo in terra monegasca. In parte questo è avvenuto con il rimpascimento delle spiagge, come nelle aree di Larvotto e Fontvieille, quartiere costruito negli anni settanta su terra sottratta al mare. Sotto il principe Ranieri III (principe di Monaco dal 1949 al 2005) l'ampiezza del territorio monegasco è aumentata, in questo modo, del 40%. Più recentemente è partita l'operazione del riempimento dell'Anse du Portier

per la realizzazione di un nuovo quartiere disegnato dal Renzo Piano Building Workshop, tuttora in corso.

Un altro elemento che ha aumentato la superficie del principato è la grande diga galleggiante per la protezione dalle mareggiate del porto Hercule di Monaco, impiegata anche per l'ormeggio delle navi da crociera e comprendente una zona per il rimessaggio di imbarcazioni (*dry harbour*) su due livelli con una superficie complessiva di 25.000 m², un tunnel per l'accesso dei veicoli, una stazione marittima, un parcheggio su 4 piani per 400 veicoli, una zona per il passeggio con attività commerciali, un faro, rampe, scale, ascensori, impianti e condotte di ventilazione. Si tratta di un gigantesco manufatto avente una superficie di



La zona del Port Hercule nel principato di Monaco ripresa il 1° aprile 2018 da un satellite SkySat (elaborazione autore da immagine scaricata da internet - wikipedia - ©2018 Planet Labs, Inc. CC BY-SA 4.0) - Legenda:

- 1 diga galleggiante «Ranieri III»;
- 2 diga di sottoflutto;
- 3 «rotula» di collegamento tra la diga galleggiante e la struttura fissa;
- 4 terrapieno di collegamento tra la diga galleggiante e la rocca;
- 5 e 6 moli realizzati nel 1901-14;
- 7 spiaggia del solarium.



Vista del porto di Monaco ripresa da un punto nei pressi del paesino di La Turbie il giorno 21 settembre 2011. Al centro dell'immagine il Port Hercule e il quartiere di Condamines. Si distingue una grande nave da crociera ormeggiata sul lato interno della diga «Ranieri III» (wikipedia, autore Tobi 87, GNU Free Documentation License).

circa 6 ettari, pari al 3% del territorio monegasco, e un peso di 160.000 tonnellate. Le navi da crociera possono ormeggiarsi sia al lato interno che (le più grandi) al lato esterno.

Il porto Hercule (o porto Condamines, dal nome del quartiere che si sviluppa a ovest del porto) è una baia naturale situata ai piedi della rocca dei Principi di Monaco. È uno dei rari, se non l'unico porto della Costa Azzurra in acqua profonda. Nell'antichità era già utilizzato come porto commerciale dai greci e dai romani (da cui il nome di «porto d'Ercole»), ma aveva l'inconveniente di non esser ben riparato dai venti dell'Est. All'inizio del XX secolo, sotto il principe Alberto I, che voleva farne un porto per navi da diporto, vennero costruiti due moli della lunghezza di circa 170 metri ciascuno, che contribuirono ad assicurare una protezione migliore. Questi moli, costruiti tra il 1902 e il 1914, lasciavano però aperto un canale di circa 100 metri, nel quale le acque erano troppo profonde per le tecniche costruttive dell'epoca. A partire dagli anni Settanta del Novecento sono stati intrapresi degli studi per migliorare la protezione del bacino in-

terno d'acqua, con nuove dighe capaci di proteggere integralmente il porto dalle mareggiate provenienti da Est. Il progetto è stato formalizzato nel 1999, con l'obiettivo principale di consentire l'ormeggio alle



La rocca di Monaco, con il museo oceanografico verso il mare e il palazzo del principe verso la terra. A destra il porto di Fontvieille, a sinistra il porto Hercule (wikipedia, Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported license, Attribution: Santiago Puig Vilado).



Il porto Hercule con in primo piano la diga «Ranieri III» (per gentile concessione www.monte-carlo.mc).

grandi navi da diporto (*gigayachts*) e alle navi da crociera (fino a 300 metri di lunghezza), che fino a quel momento non potevano entrare in porto. La diga principale (diga di sopraflutto) è una diga galleggiante, costituita da un unico cassone a doppio scafo di dimensioni eccezionali (vedi tabella) costruita in Spagna ad Algeciras (sullo stretto di Gibilterra) da un'associazione di imprese locali e internazionali, e rimorchiata, con un viaggio di 800 miglia nel Mar Mediterraneo occidentale, fino a Monaco, dove è stata ormeggiata, sotto alla rocca, con una particolare sistemazione detta «rotula» collegata a una piattaforma fissa che si raccorda con la terraferma. La piattaforma, chiamata «*terre-plein des pêcheurs*» e ottenuta impiegando quattro grandi cassoni di cemento prefabbricati in Francia, ha una superficie di 1 ettaro e comprende, verso il mare, la spiaggia del *solarium*. La diga più interna (di sottoflutto) è invece una diga appoggiata sul fondo della lunghezza di 145 metri per 30 di larghezza, ottenuta affondando un cassone prefabbricato, costruito in Francia. La rotula, basata su di uno snodo metallico di forma simile alla troncoconica, consente alla diga galleggiante movimenti in

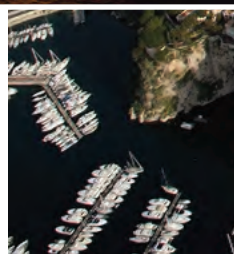
tutte e tre le direzioni, anche se per settori molto limitati ($\pm 2^\circ$ in pianta e $\pm 0,5^\circ$ in elevazione), allo scopo di resistere meglio alle sollecitazioni indotte dalle onde, in particolare nel caso di tempeste; in caso di eventi sismici di particolare gravità si disconnette automaticamente dalla piattaforma fissa, per evitare



Altra immagine del porto Hercule con in primo piano la diga «Ranieri III»; in testata della diga è ben visibile il centro di controllo del porto (per gentile concessione www.monte-carlo.mc).



Immagine notturna della nave da crociera *CRISTAL SERENITY* ormeggiata sul lato interno della diga «Ranieri III»; la *CRISTAL SERENITY*, della compagnia Cristal Cruises, è una nave da crociera entrata in servizio nel 2003, della lunghezza di 250 metri, con una capacità di passeggeri relativamente ridotta (1064), ma con standard particolarmente elevati. In primo piano la diga di sottoflutto (per gentile concessione www.monte-carlo.mc).

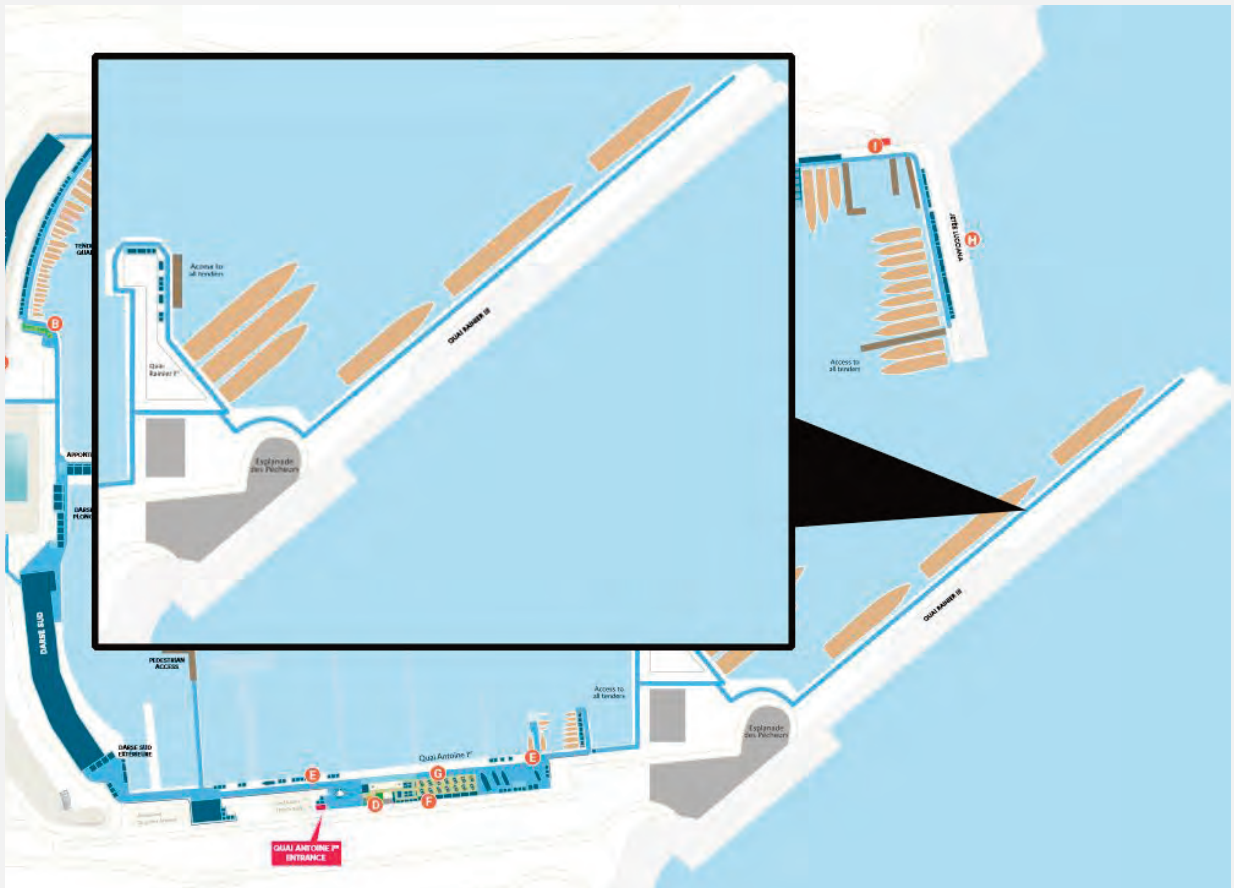


Sopra vista aerea di Monaco, sotto vista notturna (per gentile concessione www.monte-carlo.mc).



danni alla diga. La diga è dotata di otto compartimenti stagni trasversali, impiegati anche per lo zavorramento, e la sua vita utile di progetto è 100 anni. La diga è stata costruita a secco all'interno di una darsena avente volume di 420.000 metri cubi, appositamente scavata per questa costruzione al di sotto il livello del mare a Crinavis nel golfo di Algéciras, dove c'era una palude; terminata la costruzione, la buca è stata allagata con acqua di mare in tre giorni attraverso tubazioni metalliche. Dopo il completamento dei controlli della struttura galleggiante si è demolita una delle pareti che separava la buca dal mare, dragando un canale che consentisse il passaggio del ma-

CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA DIGA GALLEGGIANTE:



Peso: 165.000 t.

Lunghezza: 352,75 m.

Larghezza: 28 m (44 metri la piattaforma inferiore, che è dotata di due strutture stabilizzatrici della larghezza di 8 metri, per smorzare i moti di rollio e beccheggio).

Altezza complessiva: 24,5 metri (inclusa la sovrastruttura); altezza sul livello del mare: 3 metri sul lato interno (verso il porto) e 6,6 metri sul lato esterno (verso il mare aperto).

Volume del calcestruzzo impiegato: 45.000 m³.

Peso dell'acciaio impiegato per le armature: 14.300 t di cui 3.800 per gli elementi attivi di pretensionamento.

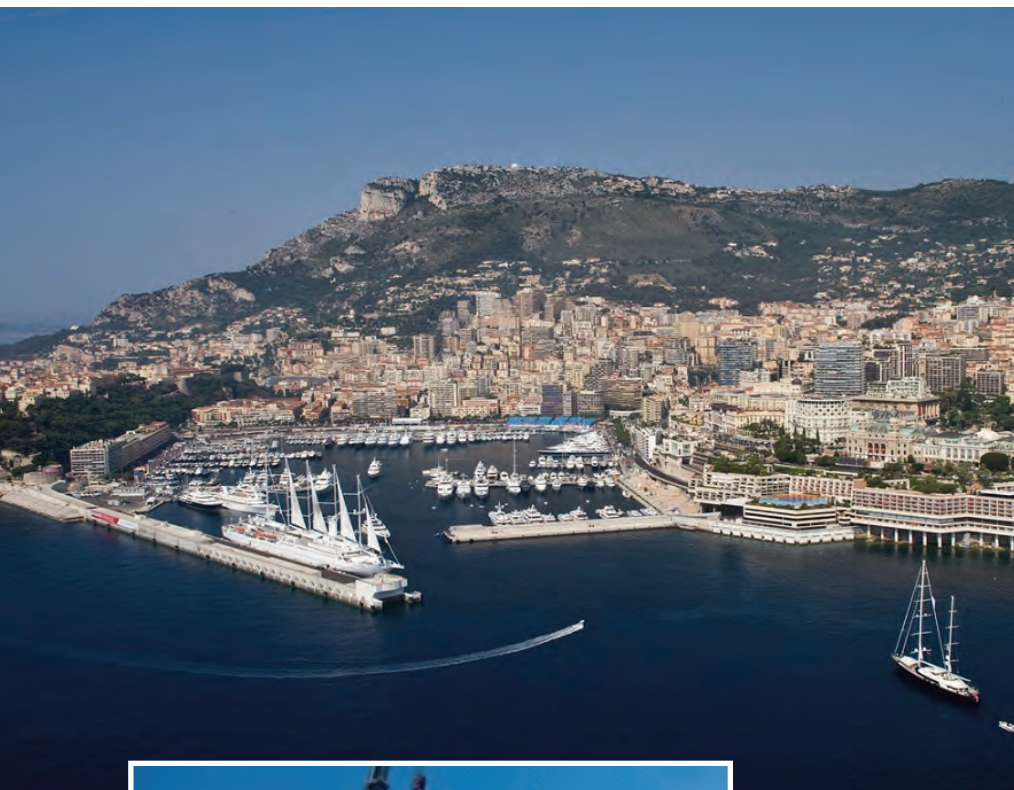
Peso della rotula: 650 t.

Ancoraggio: mediante 8 catene tensionate del peso totale di 1000 tonnellate e della lunghezza complessiva di 3.500 metri, collegate a pali metallici lunghi 35 m conficcati nel fondale marino.

nufatto. Per la navigazione da Algeciras a Monaco la diga è stata zavorrata con 16.000 metri cubi di acqua dolce per ottenere un'immersione di 15 metri, ritenuta necessaria per effettuare la navigazione in sicurezza. Tra novembre e dicembre 2001, prima dell'arrivo della diga, a Monaco sono stati realizzati i lavori di

infissione dei pali e stesura delle catene per l'ormeggio. Il trasferimento da Algeciras è avvenuto nell'agosto 2002 (la diga è arrivata il giorno 26) con una velocità media di 3 nodi.

La diga, cui il Principato ha dato il nome di «diga Ranieri III», è diventata pienamente operativa nel



Vista aerea del porto Hercule di Monaco (per gentile concessione www.monte-carlo.mc).

2003, e da allora le sue strutture hanno ospitato senza problemi centinaia di navi da crociera e centinaia di migliaia di autoveicoli, resistendo, senza danni, all'azione delle mareggiate; anche durante la mareggiata che a fine ottobre 2018 ha devastato i porti liguri (in particolare Rapallo e Santa Margherita Ligure), e che in Francia è stata chiamata Adrian, la diga non ha subito alcun danno, nonostante la boa ondometrica posta fuori dal porto di Montecarlo abbia registrato onde più alte di 7 metri.



Il cassone stagno in acciaio con giunti in gomma (chiamato *batardeau*) utilizzato per poter effettuare all'asciutto le lavorazioni di manutenzioni del giunto di collegamento della diga «Ranieri III» con la terraferma, chiamato «rotula» (gouv.mc).

Nel 2016 la rotula è stata oggetto di importanti lavori di manutenzione, in particolare la sostituzione di tutti i giunti stagni. Questi lavori hanno comportato l'installazione di un cassone stagno in acciaio con giunti in gomma (chiamato *batardeau*) per poter effettuare le lavorazioni all'asciutto. I lavori sono stati effettuati da ditte private sotto il controllo del Service des Travaux Publics del governo del Principato.

In conclusione, la costruzione della diga del porto Hercule del Principato di Monaco ha permesso di ampliare la capacità ricettiva di navi da diporto, ormeggiare per la prima volta grandi navi da crociera, aumentare la capacità di parcheggio delle autovetture nel centro cittadino e ospitare nuovi esercizi commerciali; grazie alla particolare soluzione adottata, che ha visto la costruzione della diga in Spagna e la prefabbricazione della maggior parte delle altre strutture in Francia, l'impatto dei lavori sulla vita quotidiana dei monegaschi e sull'ambiente marino delle acque del Principato è stato ridotto al minimo.

Claudio Boccalatte

CHE COSA SCRIVONO GLI ALTRI

«Dal 09/11 a Kabul vent'anni dopo» e «Il nuovo Meridiano Zero»

LA REPUBBLICA - THE ECONOMIST - ISPI FOCUS SPECIALE - (7, 9 E 10 SETTEMBRE 2021) - AGENDA GEOPOLITICA, N.7 SETTEMBRE 2021.

«Il ventesimo anniversario degli attentati dell'11 settembre coincide con il ritiro delle truppe americane e della Nato dall'Afghanistan, chiudendo un cerchio come non si sarebbe potuto mai immaginare vent'anni fa, con un ritorno al punto di partenza — leggiamo nello Speciale ISPI stilato da Alberto Guidi, Filippo Fasulo e Aldo Liga — Eppure, nel mezzo, il mondo è cambiato, i fondamenti dell'ordine globale sono profondamente contestati e nuove, grandi sfide incombono sugli equilibri internazionali». Un contributo che continua la sua analisi proponendoci poi in dettaglio un bilancio critico del trascorso ventennio delle cosiddette «forever wars». Sulla stessa falsariga si muove il settimanale britannico *The Economist* per il quale «Vent'anni fa l'America ha deciso di rimodellare l'ordine mondiale dopo gli attacchi dell'11 settembre. Oggi è facile concludere che la sua politica estera è stata abbandonata su una pista dell'aeroporto di Kabul. Il presidente Joe Biden dice che l'uscita dall'Afghanistan riguardava la “fine di un'era” di guerre lontane, ma ha lasciato gli alleati dell'America sconvolti e i suoi nemici festanti». Ed è proprio la tragedia afghana appena consumatasi che ha polarizzato inevitabilmente l'analisi degli studiosi. «La rovinosa caduta di Kabul segna uno spartiacque nei rapporti tra gli alleati della NATO e uno sconvolgimento degli

equilibri geopolitici in Asia Centrale — scrive per esempio Rocco Cangelosi, consigliere di Stato incaricato delle relazioni internazionali del Consiglio stesso, nell'articolo *Objet Kabul il tramonto dell'Occidente* su «Agenda Geopolitica», il periodico online edito dalla Fondazione Ducci — È la fine del secolo americano caratterizzato dall'interventismo sistematico, è la fine dell'illusione di voler esportare la democrazia imponendo di calzare le scarpe a chi è abituato ad andare scalzo, è un drastico ridimensionamento del nuovo concept strategico della NATO elaborato per estendere le attività operative fuori area, ma rivelatosi velleitario alla prova dei fatti — tanto più che — lo smacco subito dalle Forze alleate rappresenta una cocente sconfitta non solo sul piano militare, ma soprattutto geopolitico a vantaggio soprattutto di Cina e Russia — mentre a loro volta — Pakistan e Iran cercano di sfruttare al meglio la situazione imponendo la loro influenza attraverso i confini porosi che li dividono dall'Afghanistan». Certo l'America di Biden al pari di quella di Trump e, ancora prima dello stesso Obama, si era pronunciata a larga maggioranza per il ritiro dall'Afghanistan, ormai ritenuto inevitabile, ma il modo in cui è stato realizzato il disimpegno degli Stati Uniti è stato realizzato «nel peggiore dei modi, disorientando gli alleati europei che si erano cullati nell'illusione dell' “America is back” enunciata da Biden [che però, in linea di fatto, non si è mostrata poi molto differente dall'America First professata da Trump!] e di una ritrovata protezione sotto l'ombrello americano. Si sono invece trovati davanti a decisioni già prese senza sufficiente consultazione e verifica delle informazioni fornite dell'intelligence americana». Da parte dell'Occidente si cerca di reagire alla nuova situazione politica creatasi nel paese — ben illustrata dall'autore nei suoi profili e dichiarazioni d'intenti essenziali da parte del governo del novello Emirato alla ricerca di legittimazione e riconoscimento internazionale — con iniziative centrate essenzialmente sugli aspetti umanitari, cercando in tal modo di mantenere vivo nella comunità internazionale, pur in questi termini minimali, «il caso Afghanistan». Ed è merito dell'Italia aver portato avanti con fermezza nel-



Panoplia delle principali testate giornalistiche degli Stati Uniti subito dopo gli attentati del 9/11 (tg24.sky.it).



Immagine iconica dell'Addio dell'Occidente a Kabul (american.edu/sis).

l'ambito del G20 la proposta di un vertice straordinario in videoconferenza sulla crisi afghana lo scorso 12 ottobre sotto la presidenza italiana «per verificare se sia possibile ottenere una comunità di obiettivi fra tutti i 20 paesi più ricchi del mondo» sul fronte umanitario senza affrontare i nodi geopolitici della questione, visto anche l'atteggiamento assunto in merito da Cina e Russia, che vogliono muoversi in totale autonomia. Quindi «Remember Afghanistan» dovrebbe essere la parola d'ordine dell'Occidente, riecheggiano quella «Remember Belgium» della propaganda inglese antitedesca del 1914 e sperando che non si avveri ancora una volta la cinica profezia di Deng Xiaoping dopo i tragici fatti di Tiananmen, nel senso che «Gli occidentali dimenticheranno presto». *Quod Deus avertat!* Nel contempo, in una visione geopolitica di più vasto respiro, Ezio Mauro sulle pagine del quotidiano romano pone un altro quesito fondamentale: «Forse è arrivato il momento di domandarci dove passa oggi la nuova linea di divisione del mondo, il Meridiano Zero. Lo spostamento dell'equilibrio generale dopo l'abdicazione americana e la presa talebana di Kabul è appena iniziato e non sappiamo dove arriverà. Ma è evidente che sta riconfigurando le zone d'autorità e le aree di influenza, i ruoli e le gerarchie anche molto lontano dall'Afghanistan, il teatro dove oggi assistiamo — impreparati — non soltanto a una ritirata militare ma a qualcosa di più: la rappresentazione della fine dell'ordine globale nel quale abbiamo vissuto fino a ieri».

«La Marina mercantile priorità strategica per il paese»

IL GIORNALE, 29 AGOSTO 2021 - ITALIAN MARITIME ECONOMY 2021.

Lo *shipping* mercantile e i terminal portuali sono un tassello fondamentale del grado di competitività del paese, tale da rallentarne o accelerarne lo sviluppo e la ripresa economica, scrive in un brillante e incisivo elzeviro Danilo Broggi, presidente del Centro per la cultura d'impresa, laddove globalizzazione e pandemia hanno fatto letteralmente impazzire la logistica sulle navi. «Investimenti nel 5G e nella digitalizzazione dei processi (dall'intelligenza artificiale alla cyber security), nelle infrastrutture portuali e nelle nuove tecnologie green a supporto delle navi (dai motori al riciclo della spazzatura) porterebbero indubbi vantaggi all'economia interna di ogni paese, muovendo catene di forniture allargate e tecnologicamente all'avanguardia. La complessità e la rilevanza di questa industria meritano sicuramente una rinnovata attenzione da parte delle autorità politiche. Ancor di più, considerato il processo in corso di regionalizzazione della globalizzazione e del commercio mondiale in cui il Mediterraneo si trova a essere il punto critico di congiunzione tra quattro aree (Asia, Africa, UE e Nafta) in grande competizione tra loro. Globalizzazione, digitalizzazione, e-commerce e pandemia hanno creato la tempesta perfetta e nessun momento appare più adatto di questo: non possiamo permetterci di perdere questa occasione». In un contesto di ripresa dei traffici marittimi di cui, a livello globale, per quanto concerne la tipologia delle merci, il 29% riguarda il gas, greggio e derivati, il 53,5% è costituito da rinfuse solide e il rimanente 17,1 il trasporto su navi container, mentre, nella classifica dei top 10 mondiali, solo due porti non sono asiatici: Port Hedland in Australia e Rotterdam! Per avere poi un quadro più approfondito della situazione mercantile





Prosegue la tendenza verso il gigantismo navale con gli ordinativi di Ultra Large Container Ship (portacontainer da oltre 15.000 teus di capacità) che sono previsti in aumento del +17% al 2023 (trasportoeuropa.it).

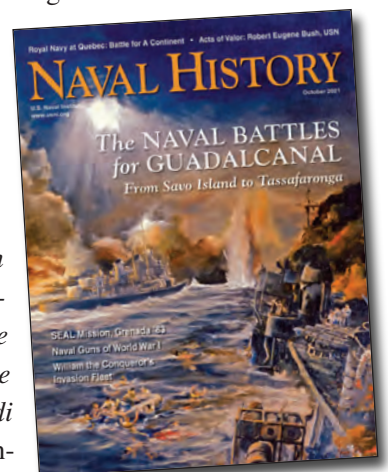
a livello nazionale, si segnala l'8° Rapporto Annuale «Italian Maritime Economy» stilato dal SRM, Centro Studi Marittimi, collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo che, presentato a Napoli lo scorso 7 luglio, ha analizzato i fenomeni emersi con la pandemia e gli accadimenti che stanno impattando sul nostro sistema logistico-marittimo, come il Canale di Suez (che nell'anno della pandemia ha mostrato, nonostante tutto, una notevole resilienza superando il miliardo di tonnellate di merci, con un numero di transiti pari a quasi 19.000 navi), il rialzo dei noli marittimi (che hanno raggiunto livelli record sulle principali rotte e non mostrano ancora segni di rallentamento) nonché del prezzo del petrolio, la *Port Congestion* e le *Blank Sailing* (rotte cancellate). Lo studio — che si avvale anche dei contributi internazionali delle Università di Amburgo, Anversa e dello Shanghai International Shipping Institute — guarda inoltre alla ripresa e al futuro post-pandemia, evidenziando le sfide che ci attendono in termini di competitività, sostenibilità e opportunità da cogliere, la rinnovata valenza geostrategica del Mediterraneo, i fondi europei stanziati con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza a favore della portualità e della logistica, i *Green Port* e le nuove frontiere energetiche (come idrogeno e GNL). La filiera marittimo-portuale — viene sottolineato — crea direttamente 46,7 miliardi di valore aggiunto e oltre 885.000 occupati, ed «è un pilastro essenziale per il resto del tessuto produttivo italiano, industria, servizi e

turismo». La movimentazione di merci e passeggeri alimenta e stimola le attività produttive, l'innovazione, la ricerca e la formazione. Il Rapporto ci presenta quindi una riflessione sui temi dello *shipping*, dei porti e della logistica, «che insieme rappresentano il 12% del PIL mondiale e il 9% circa di quello italiano». Il trasporto marittimo, in conclusione, continua a rappresentare il principale «veicolo» dello sviluppo del commercio internazionale e per il 2021 si prevede un aumento del 4,2% dei volumi di traffico marittimo che raggiungeranno 12 miliardi di tonnellate, superiori ai livelli pre-Covid-19, mentre per il 2022 le stime parlano di un ulteriore incremento del 3,1%. Il tutto senza dimenticare la ripresa della nautica da diporto acclarata dal 61° Salone nautico di Genova, «il più importante del Mediterraneo» che, con i suoi 92.000 visitatori, «è stato lo specchio di una stagione all'insegna del sold out su tutti i fronti — leggiamo sul *Corriere della Sera* del 23 settembre scorso — vendita di barche nuove e usate, charter di ogni genere e grandezza da nord a sud — tant'è che — gli stand hanno visto chiudere affari fino alla saturazione delle capacità produttive dei cantieri con ordini così numerosi da far slittare il calendario delle consegne anche oltre il 2022 e — in alcuni casi — al 2024».

«Reversal of Fortune»

NAVAL HISTORY, OCTOBER 2021.

Nella guerra del Pacifico, dopo la disastrosa sconfitta sull'isola di Savo dell'8 - 9 agosto 1942 («dove l'errata applicazione della tecnologia, della dottrina e delle tattiche permise a una forza di incrociatori giapponesi ben addestrata e disciplinata di decimare un gruppo più ampio di incrociatori e cacciatorpediniere alleati che difendevano le forze anfibie al largo di Guadalcanal»), il comandante statunitense Arleigh A.



Burke (che oggi ricordiamo come nave epinima della classe di cacciatorpediniere di nuova generazione, <https://svppbellum.blogspot.com/classe-arleigh-burke.html>) enunciò una serie di proposte e raccomandazioni che portarono a un vero e proprio reset tattico nelle operazioni della Marina degli Stati Uniti, puntando «sull'adattamento delle tattiche alla tecnologia». Il primo successo di tali nuove impostazioni tattiche si verificò nella vittoria nel Golfo di Vella nella notte tra il 6 e il 7 agosto 1943, quando una *task force*



La battaglia di Savo Island nel dipinto di John Hamilton, il celebre pittore inglese della serie di quadri WW2atsea (usni.org).

di sei cacciatorpediniere statunitensi al comando di Frederick Moosbrugger intercettò una flottiglia giapponese, affondando tre dei quattro cacciatorpediniere nemici, senza riportare nessun danno. Così dopo ben tredici scontri tra navi di superficie dall'inizio del conflitto che non avevano certo sortito risultati favorevoli per gli americani, la battaglia del Golfo di Vella segnò un'inversione di tendenza nei combattimenti navali notturni, nelle quali la Marina imperiale giapponese fino ad allora si era sempre distinta! A partire da tale battaglia, tutte le successive azioni di superficie nelle Isole Salomone marcarono infatti vittorie statunitensi. Che era successo nel giro di un anno? È questo il punto di domanda di fondo che il *Navy Captain (ret.)* James P. McGrath III si pone nell'articolo apparso sul mensile di storia edito dall'U.S. Naval Institute di Annapolis, sottolineando come «mentre i giapponesi avevano sviluppato la loro tecnologia, concentrandosi sul siluro Type 93 "Long Lance" e imperniandovi la propria tattica notturna, la differenza fondamentale tra i due avversari era il coordinamento tra la tecnologia e la tattica. A Savo Island, la Marina statunitense si affidò a una tecnologia che sino ad allora non era stata completamente compresa — come il radar, impiegato nella versione SC sulle navi americane sin dal 1938 e pur presente a bordo di due caccia a est dell'isola di Savo — per superare la mancanza di una dottrina tattica coerente, e la tecnologia da sola non bastò». È in questo contesto che, coniugando tecnologia e tattica, «Burke ha sviluppato tattiche che hanno sfruttato il vantaggio radar di superficie di primo rilevamento [sostituito nel frattempo dai più affidabili modelli SAG] per effettuare improvvisi attacchi a sorpresa, avvicinandosi

al nemico in due colonne (di cui l'una avrebbe impiegato i siluri come arma decisiva, mentre l'altra avrebbe usato l'artiglieria di bordo). Riconoscendo quindi a pieno titolo il vantaggio tecnologico statunitense del radar e applicandolo a una dottrina tattica condivisa, le idee di Burke assicurano che la Marina, negli scontri futuri, sarebbe stata pronta a sparare per prima e, quindi, a contrastare efficacemente la dottrina giapponese del combattimento notturno». Da qui, secondo l'autore, il «*Reversal of Victory*» che caratterizza il successivo andamento della guerra navale del Pacifico. A differenza poi di molti «storici eruditi» che si limitano alla «ricostruzione degli avvenimenti» *tout court*, il Nostro, in linea con la storiografia anglosassone, mira a estrapolare dai fatti *sic et simpliciter* lezioni valide per il futuro. «*Gli attuali leader della Marina degli Stati Uniti lavorano diligentemente per prevedere le tattiche necessarie per la prossima guerra — conclude infatti il Nostro — ma gli ufficiali di Marina a tutti i livelli devono essere pronti a valutare rapidamente i risultati del combattimento e adeguarvi, di conseguenza, la dottrina. Per fare questo, devono conoscere la tecnologia dei loro sistemi, comprendere le capacità e le limitazioni, ed essere pronti a sfruttare le capacità dei loro sistemi, anche se non sono ciò per cui sono stati progettati. Se la Marina si aspetta di sfruttare il suo vantaggio asimmetrico di un rapido processo decisionale e di una dottrina operativa flessibile, deve inculcare nei suoi leader la necessità di identificare, comunicare e attuare rapidamente le lezioni che emergono da ogni combattimento navale.*»

Ezio Ferrante

RECENSIONI E SEGNALAZIONI



Giuliano Luongo (a cura di)

Neutralità e neutralità armata. Evoluzione di teoria e prassi

Avatar Editions
Dublino 2021
pp. 122
Euro 12,00

Prefazione del Gen. Fabio Mini. Saggi di Giuliano Luongo e Paolo Howard; appendice di Marika Balzano, collana Giano diretta da Tiberio Graziani. Il volume è arricchito dal capitolo «Letto in anteprima. Giudizi sull'opera», contenenti interessanti brevi scritti di: Fabio Agostini, Paolo Bargiacchi, Côme Carpentier de Gourdon, Gianandrea Gaiani, Phil Kelly, Andrei Kortunov, Zeno Leoni, Emanuel Pietrobon, Alessandro Politi, Gianfranco Tamburelli, Angelo Tofalo.

Nel corso della storia degli ultimi secoli, abbiamo assistito a una continua evoluzione del concetto di neutralità: tale evoluzione è figlia dei mutati interessi nazionali e delle alleanze tra Stati sorte a difesa comune di un condiviso interesse geostrategico.

Giuliano Luongo e Paolo Howard, autori del libro «Neutralità e neutralità armata: evoluzione di teoria e prassi» (Avatar Editions, Dublino, 2021), si impegnano in un percorso di analisi storica e normativa del concetto di neutralità nell'ambito delle relazioni internazionali, ponendolo in rapporto con quello di neutralità armata e di non allineamento.

Con un sapiente *excursus* delle vicende storico-politiche dell'ultimo secolo analizzano il complesso campo del diritto e delle relazioni internazionali, fino a proiettarsi nel contemporaneo mondo multipolare e regionalistico, esaminando i vari tipi di neutralità.

Partendo dall'assunto che nel diritto internazionale la nozione di neutralità non è univoca, il libro pone una prima distinzione tra la c.d. neutralità in tempo di guerra o occasionale e la c.d. neutralità permanente. Quanto alla prima, la si può generalmente definire come la condizione di uno Stato che volontariamente scelga di non partecipare alle ostilità, riservandosi di intervenire in un momento successivo; nel secondo caso essa si riferisce a una politica vincolante per lo Stato adottante sia in tempo

di guerra che di pace. Per entrambe le fattispecie, la manifestazione della neutralità fa derivare specifici obblighi e responsabilità che, in sintesi, consistono nell'astensione dalle ostilità, nella prevenzione e nell'imparzialità. La naturale necessità di uno Stato di garantire la propria difesa giustifica tuttavia la sua adesione a organizzazioni internazionali, quale per esempio l'ONU, finalizzate al mantenimento della pace e della sicurezza internazionale. Secondo il principio di legittima difesa, lo stesso Stato può adottare una neutralità «armata» allo scopo di poter difendere militarmente la propria neutralità nel caso di minacce esterne.

Gli autori, attraverso il sottile distinguo tra politica di neutralità e neutralismo, fanno risalire a quest'ultimo l'origine del concetto di «non allineamento», inteso come la posizione assunta in politica estera da quei paesi che non vollero schierarsi con alcuno dei due blocchi dell'era bipolare post Secondo conflitto mondiale. Nella Conferenza di Bandung (Indonesia) del 1955 si individua l'embrione del Movimento dei Paesi non-allineati con la sottoscrizione di una dichiarazione a sostegno della pace e del disarmo internazionale. In tale Conferenza si respingeva la logica dei due blocchi Stati Uniti-Unione Sovietica e si dava impulso al processo di decolonizzazione e di sviluppo economico del Terzo mondo.

Attraverso l'attenta analisi storica e la puntuale disamina degli scenari e delle alleanze politico-militari che derivarono dai due conflitti mondiali, nell'opera si affrontano le dinamiche evolutive che portarono alla fine dell'antagonismo bipolare fino alla caduta del Muro di Berlino e allo scioglimento del Patto di Varsavia.

La situazione internazionale che derivò da tali avvenimenti e la fine della Guerra Fredda portarono gradualmente la NATO a rivedere il proprio posizionamento strategico e le sue stesse funzioni. Con il Summit di Londra del 1990 e la formalizzazione del nuovo Concetto Strategico nel 1991, i capi di Stato adottarono una scelta epocale di cambiamento che portò l'Alleanza a diventare il pilastro fondamentale del sistema di sicurezza europeo, nonché il principale forum di consultazione dei propri membri rispetto a una qualunque minaccia agli obiettivi di pace, sicurezza e stabilità globale. In tale quadro di rinnovamento del ruolo della NATO e a testimonianza dell'ampliamento della sua area di interesse, nel 1994 si giunse alla costituzione del Partenariato per la Pace (Partner-

ship for Peace - PfP) con il quale si regolamentarono le relazioni con paesi non membri. Gli autori sottolineano come il programma del PfP trovò completamente nel 1997 con la costituzione del Consiglio per il Partenariato Euro-Atlantico (EAPC) quale «*organismo di consultazione e di cooperazione su un ampio spettro di questioni, che andavano dal controllo degli armamenti alla lotta al terrorismo internazionale, dalla gestione delle attività di peacekeeping alla problematiche economiche legate ai settori nazionali della difesa, dalla pianificazione di interventi per emergenze civili alla cooperazione scientifica ed ecologica*».

Nel prosieguo della loro analisi, gli autori si soffermano sulla successiva transizione dal sistema bipolare a quello multipolare in cui, seguendo una logica di «coesistenza competitiva», alcuni gruppi di paesi si organizzano in comunità di sicurezza, al fine di supportarsi nella difesa della propria integrità territoriale da minacce di diversa natura e non più identificabili esclusivamente con i paesi terzi. In tale contesto, il principio di neutralità si contempera con la necessità di contribuire alla stabilità globale anche attraverso la partecipazione a operazioni di coalizione internazionale.

L'opera si conclude, in appendice, con una riflessione di Marika Balzano sul crescente rilievo del ruolo che la comunicazione e i suoi moderni strumenti di ampia diffusione sociale svolgono nella gestione dei conflitti. Interessante è, al riguardo, la descrizione dell'evoluzione della cronaca dei conflitti iniziata con la prima sperimentazione di giornalisti *embedded* nei contingenti militari. In tale circostanza la narrazione dell'evento bellico subisce una spettacolarizzazione attraverso un racconto quasi in *real time* degli accadimenti in teatro e una descrizione umanizzata delle truppe che di fatto distrae l'attenzione dell'opinione pubblica dalle motivazioni che hanno portato al conflitto.

Ma ancora più interessante è la constatazione da parte dell'autrice di come il «*comunicatore istituzionale bellico*» — facendo leva su particolari caratteristiche del crimine quali per esempio gravità, transnazionalità, ripetibilità — possa cercare di coinvolgere nel conflitto anche quei paesi che hanno dichiarato il proprio status di neutralità, attribuendo a tale posizione un'accezione negativa.

Nel complesso, l'opera si pone un duplice e ambizioso obiettivo: sicuramente quello di trattare la tematica della neutralità, cercando di districarsi in un complesso riferi-

mento giuridico che mostra le sue lacune nella disciplina delle diverse forme che la neutralità stessa può assumere e, in secondo luogo, quello di descrivere l'evoluzione contemporanea del diritto alla neutralità e la sua difficile convivenza con la globalizzazione degli interessi e la transnazionalità dei fenomeni critici. La neutralità, in effetti, appare sempre più un concetto teorico in quanto la scelta di tale status da parte di uno o più paesi deve necessariamente confrontarsi con la realtà del multipolarismo, in cui la condivisione regionale o internazionale delle problematiche e degli sforzi attuati per risolverle — siano essi militari, economici o diplomatici — agiscono da vero riferimento nelle *policy* statuali in politica estera.

Risulta evidente come nessun paese sia capace di garantirsi da solo una piena autonomia strategica. Del resto, la situazione geopolitica costantemente *in fieri*, il livello sempre più elevato di competizione economica e militare tra paesi, nonché il crescente mutamento dei conflitti da convenzionali in ibridi non permettono in assoluto di assumere e mantenere uno status di neutralità.

Cristina Semeraro



Andrea Tirondola (a cura di)

Il Corpo di Commissariato Militare Marittimo nelle vicende dei suoi Uomini

USMM
Roma 2021
pp. 255
s.i.p.

Questo anno cade il 145° anniversario del Corpo di Commissariato Militare Marittimo della Marina Militare italiana, che ha deciso di affidare all'avvocato Andrea Tirondola, tenente di vascello commissario della Riserva selezionata, il compito di redigere un volume sul Corpo; il volume è impreziosito dalla *Presentazione* del Signor Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone e da una *Prefazione* dell'ammiraglio Sabino Imperscrutabile, capo del Corpo stesso.

L'Autore, nel tratteggiare la tematica, suddivide la sua monografia in cinque «parti», cui segue una bibliografia e un indice analitico, come riportato: I - I

Commissari di Marina nelle vicende belliche (pp. 19-36), II - La Grande Guerra (pp. 39-61), III - La Seconda guerra mondiale dal 1940 fino all'armistizio (pp. 65-139), IV - La Seconda guerra mondiale dall'armistizio al termine del conflitto (pp. 143-175), V - I Commissari di Marina nella vita politica e culturale della nazione (pp. 179-248), Bibliografia (pp. 249-250), indice degli ufficiali commissari citati nel testo (pp. 251-255).

Come il lettore potrà facilmente intuire, il taglio storico di tale opera è evidente e segue un percorso cronologico che, partendo dagli albori dell'istituzione del Corpo, giunge fino all'epoca contemporanea. La monografia delinea così il processo evolutivo storico del Commissariato attraverso i suoi protagonisti. Chiaramente l'A. — come descritto nell'*Introduzione* — compie alcune scelte, ossia illustra solo alcuni personaggi.

Un sottile *fil rouge* sembra sottintendere tutta l'opera, quello di un Corpo «combattente». Infatti, l'A. nel delineare le gesta di alcuni protagonisti offre al lettore una visione che certamente è nuova: ossia i commissari non sono *sic et simpliciter* un Corpo «tecnico» della Marina, bensì sono stati, sin dagli esordi, anche dei combattenti. Questo implica il concetto di poliedricità per cui abbiamo avuto, per esempio, durante la Prima guerra mondiale i così detti «Commissari Volanti», ovvero piloti, come Arnaldo de Filippis e Massimo Bissi. Questa poliedricità e con essa la capacità adattiva dei commissari anche alle azioni belliche in prima persona è evidenziata dalla lunga lista di decorati e caduti della Seconda guerra mondiale. Durante il conflitto si evidenziano come componenti dei Mezzi d'Assalto (come per esempio Egil Chersi), e parimenti nel reparto informazioni e nell'ufficio collegamento stampa e poi nella Resistenza e in particolare nel Fronte Clandestino della Marina in Roma, con la triste conseguenza che alcuni furono anche internati nei lager. La lista dei commissari è ovviamente lunga e a tutti è ben noto ormai il ruolo svolto dalla Marina nella lotta partigiana.

Il vero *quid novi* del volume è certamente espresso nella parte quinta — in cui si delinea il ruolo dei commissari nella vita politica e culturale italiana. In tale sezione l'A. evidenzia come l'essere commissari si sia riverberato anche all'esterno della Forza armata. Così abbiamo avuto commissari membri del Parlamento,

delle istituzioni repubblicane fino a ricoprire incarichi apicali, come per esempio Francesco Cossiga, che stato presidente della Repubblica e che era capitano di fregata di complemento. Infine, l'A. dedica spazio al ruolo dei commissari nella cultura e nell'arte.

Lo sforzo di Andrea Tirondola, sembra riuscito a pieno e con esso quello di guardare con una nuova ottica la storia del Commissariato Militare e Marittimo, proprio grazie alle «vicende dei suoi Uomini» (che l'A. scrive volutamente e giustamente con la «U» maiuscola). Il volume risulta di scorrevole e piacevole lettura ed è arricchito da un interessante apparato fotografico e documentario nonché di opportune note di riferimento bibliografico a piè di pagina.

Come sosteneva Voltaire, «*il vero viaggio di scoperta non consiste nel cercare nuove terre, ma nell'aver nuovi occhi*». Ecco dunque che l'A., con nuovi occhi, ci fa comprendere non solo l'importanza di questo Corpo militare, antico — direi nobile — della Marina Militare italiana, ma anche e soprattutto, alla luce delle numerose figure illustri del passato (e anche della contemporaneità), quanto sia importante il ruolo poliedrico e polifunzionale oggi del commissario. Ricordando l'insegnamento dell'ammiraglio De Zara — definito recentemente come un «*eterodosso al comando*» (cfr. De Ninno, in *Rivista Marittima*, settembre 2021) per la visione «integrata» che egli esprimeva ai suoi tempi — è possibile grazie a questa monografia comprendere come il ruolo e la formazione dei commissari di Marina sia di cruciale importanza per lo sviluppo di tutta la Forza armata.

Il volume, fortemente voluto dallo stesso Corpo di Commissariato, e sostenuto dall'UPICOM (Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione) nonché dall'Ufficio Storico e dalla *Rivista Marittima*, sembra rispecchiare così anche l'attuale «visione» della Marina sulla Marina, ovvero una Marina al passo coi tempi, dinamica, capace di trovare soluzioni in tutti i frangenti e dotata di un personale di livello sempre attento e al servizio del bene comune della nazione.

In conclusione di queste poche righe, si esternano particolari complimenti al tenente di vascello commissario avvocato Andrea Tirondola, per tale suo lavoro e parimenti la *Rivista Marittima* esprime all'Autore fervidi auguri e altrettanti rallegramenti.

Danilo Ceccarelli Morolli

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868



**NEL PROSSIMO NUMERO
CRITICITÀ DEL MEDITERRANEO ALLARGATO**



**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 DUPLICE COPIA DATILOSCRITTA E SU SUPPORTO INFORMATICO (QUALSIASI SISTEMA DI VIDEOSCRITTURA). GLI INTERESSATI POSSONO CHIEDERE ALLA DIREZIONE LE RELATIVE NORME DI DETTAGLIO OPPURE ACQUISIRLE DIRETTAMENTE DAL SITO MARINA ALL'INDIRIZZO 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.

GLI ARTICOLI PUBBLICATI SONO SOGGETTI ALLA VALUTAZIONE DI REFEREE SECONDO IL SISTEMA DEL DOUBLE BLIND.



MINISTERO DELLA DIFESA



MARINA MILITARE

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

Non perdere questa opportunità
SEGUI LA SCIA

ABBONATI alla Rivista Marittima



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

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

SCONTO LIBRERIE ITALIA 30%
SCONTO LIBRERIE ESTERO 10%

(*) Da concordare con l'Ufficio Abbonamenti.

NOVITÀ

Rivista Marittima + Notiziario della Marina
Abbonamento € 45,00

AVVISO AGLI ABBONATI

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

MODALITÀ DI PAGAMENTO

- con Bollettino Postale o Bonifico Bancario sul C/C n° 001028881603 intestato a: Difesa Servizi S.p.A. Causale: Abbonamento Rivista Marittima. è obbligatorio inserire anche il CODICE FISCALE

IBAN = IT26G0760103200001028881603 BIC/SWIFT = BPPIITRRXXX

- dall'Estero: Bonifico Bancario oppure tramite libreria con sede in Italia.

Direzione e Redazione
della Rivista Marittima
Via Taormina 4 - 00135 ROMA

Tel. 06/36807251 - Fax 06/36807249

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



È ARRIVATO IL NUOVO CALENDARIO DELLA MARINA MILITARE 2022

CALENDARIO MARINA MILITARE 2022

PROIEZIONI
E OBIETTIVI

Foto di Massimo Sestini

ACQUISTABILE SU

amazon.it/marinamilitare

gemmaGRAF.it

IN REGALO CON L'ABBONAMENTO AL

NOTIZIARIO DELLA MARINA

Per ulteriori informazioni visita il sito

www.marina.difesa.it



Usa il QR CODE
per visitare
lo store MM

