

DICEMBRE 2022



RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868



**Quali ragioni per una politica di difesa comune
per l'Unione europea**

Massimo Bagarani

**La marittimità nello Strategic Compass,
la Bussola Strategica dell'Unione europea**

Daniele Panebianco

La nuova visione del mare italiano

Fabio Caffio

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





NOVITÀ EDITORIALI



Acquistabili su
amazon.it/marinamilitare
ufficiostorico@marina.difesa.it



Sommario

PRIMO PIANO

8 Quali ragioni per una politica di difesa comune per l'Unione europea

Massimo Bagarani

16 La marittimità nello Strategic Compass, la Bussola Strategica dell'Unione europea

Daniele Panebianco



36 Quale architettura di sicurezza per il Mediterraneo Allargato alla luce della guerra in Ucraina

Matteo Bressan



46 La Strategia per la Sicurezza Marittima dell'Unione europea: l'UE come maritime security provider

Pierluigi Barberini



54 Il ritorno della guerra convenzionale sul mare

Matteo Mazziotti di Celso

PANORAMICA TECNICO-PROFESSIONALE

64 La nuova visione del mare italiano

Fabio Caffio



72 Problematiche dei semiconduttori: una nuova «Guerra Fredda» fra Pechino e Santa Clara?

Massimo Iacopi

STORIA E CULTURA MILITARE

82 Stendardo reale

Enrico Cernuschi



RUBRICHE

- 90** Focus diplomatico
- 93** Osservatorio internazionale
- 98** Marine Militari
- 112** Marittimità
- 116** Che cosa scrivono gli altri
- 120** Recensioni e segnalazioni

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

PROPRIETARIO



MINISTERO
DELLA DIFESA

EDITORE DIFESA SERVIZI SPA

3° REPARTO PIANI, OPERAZIONI E STRATEGIA MARITTIMA

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

Guardiamarina Giorgio Carosella

Sottocapo Scelto Luigi Di Russo

Tel. + 39 06 36807254

SEGRETERIA

Primo luogotenente Riccardo Gonizzi

Assistente 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. Marco **GEMIGNANI**,

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

COMITATO EDITORIALE DELLA RIVISTA MARITTIMA

C.A. (aus) Gianluca **BUCCILLI**, Prof. Avv. Simone **BUDELLI**,

A.S. (ris) Roberto **CAMERINI**, C.A. (ris) Francesco **CHIAPPETTA**,

C.A. (ris) Michele **COSENTINO**, C.V. (ris) Sergio **MURA**,

Prof.ssa Fiammetta **SALMONI**, Prof.ssa Margherita **SCOGNAMIGLIO**,

Prof. Tommaso **VALENTINI**, Prof. Avv. Alessandro **ZAMPONE**

Gli articoli sono soggetti a peer review double blind



IN COPERTINA: Nave *CARLO BERGAMINI* impegnata nell'operazione "EUNAVFOR Somalia - Operazione Atalanta", nata per il contrasto della pirateria nelle acque del Mar Rosso, del Golfo di Aden e dell'Oceano Indiano.

DICEMBRE 2022 - anno CLIV

HANNO COLLABORATO:

Professor Massimo Bagarani

Capitano di vascello Daniele Panebianco

Dottor Matteo Bressan

Dottor Pierluigi Barberini

Dottor Matteo Mazzotti di Celso

Ammiraglio ispettore (ris) Fabio Caffio

Generale di divisione (ris) Massimo Iacopi

Dottor Enrico Cernuschi

Ambasciatore Roberto Nigido,

Circolo di Studi Diplomatici

Dottor Deborah Natale

Dottor Luca Peruzzi

Ammiraglio ispettore (aus) Claudio Boccalatte

Contrammiraglio (ris) Ezio Ferrante

Dottor Giuseppe Blasetti

Dottor Fabrizio Vielmini

Rivista Marittima Dicembre 2022

Editoriale

Dopo aver parlato, lo scorso Ottobre, della NATO (North Atlantic Treaty Organization), la Rivista Marittima affronta i temi della difesa e della sicurezza dell'Unione europea a livello geostrategico e geoeconomico con particolare riguardo, naturalmente, alla sfera marittima. Un tema vastissimo che i nostri Autori hanno affrontato secondo diverse, spesso originali, sfaccettature. La guerra in Ucraina ha costretto l'Unione europea a definire una politica di difesa autonoma. Tale emergente situazione ha portato all'approvazione della cosiddetta «Bussola Strategica» (Strategic Compass), varata dal Consiglio europeo il 21 marzo 2022, il cui scopo strategico, nelle parole di Josep Borrell (1), è quello di: «to guide the necessary development of the EU security and defence agenda for the next ten years». Un'Unione europea meglio difendibile e più sicura contribuirà alla sicurezza globale e transatlantica, dato il carattere indiscutibilmente complementare della Comunità rispetto alla NATO: «A stronger and more capable EU in the field of security and defence will contribute positively to global and transatlantic security and is complementary to NATO, which remains the foundation of collective defence for its members» (2).

Gli articoli di questo numero offrono altresì un'ampia disamina in merito al ruolo dell'UE come «global maritime security provider», ribadendo così il ruolo strategico della Sicurezza Marittima per la Comunità e l'importanza fondamentale della dimensione marittima. In questa sede, peraltro, non serve certo ripetere quelli che sono concetti così lucidamente espressi dai nostri collaboratori. Preme, casomai, sottolineare alcuni aspetti complementari ma, non per questo, meno rilevanti.

Primo aspetto: NATO ed Europa. Il trattato istitutivo della NATO è stato firmato a Washington il 4 aprile 1949 ed entrato in vigore il 24 agosto di quello stesso anno. Il cosiddetto Patto Atlantico nasce all'indomani della Seconda guerra mondiale a fronte di una precisa esigenza di difesa collettiva sotto l'indispensabile egida statunitense. La NATO è giuridicamente una libera e paritaria alleanza militare tra stati pienamente sovrani che in maniera multilaterale o bilaterale, sostanzialmente

SEGUE A PAGINA 4





interagiscono con gli Stati Uniti che esercitano una leadership esplicita e soprattutto riconosciuta e accettata, benché non formalizzata. Senza falsa retorica, è ovvio che qualsiasi alleanza è un patto tra pari ed è altrettanto scontato che lo Stato nettamente più forte eserciti un peso determinante al momento delle scelte più difficili. Se la potenza militare ed economica dominante degli Stati Uniti è, oggi, rimodellata sul particolare scenario internazionale, resta, non di meno, la responsabilità di una precisa azione politica transcontinentale che non può non essere privilegio (e prerogativa) di Washington. Come noto, la NATO è nata e si è consolidata in seguito alla concreta minaccia sovietica manifestatasi dapprima a Berlino, poi in Cecoslovacchia e, in seguito, in Corea e nel resto del pianeta. Tutto ruotava, all'inizio, sulla deterrenza nucleare. Sotto questo scudo di sicurezza si è sviluppata, parimenti, l'idea di un'Europa occidentale unita (principalmente su basi politiche e per ragioni, economiche). Prodrumi di tale visione si possono riscontrare già nella «Giovane Europa» di Giuseppe Mazzini nel XIX secolo, e successivamente, con il Manifesto di Ventotene del 1941 che auspicava un'intesa di tipo confederato (sul modello elvetico). Un'utopia (ma anche l'Italia di Dante e Petrarca era, al loro tempo, un apparente nonsense) in grado di prevalere sugli oggettivamente mai morti egoismi nazionali, superandoli grazie ai principi di: solidarietà, libertà, eguaglianza e giustizia, lasciando agli Stati «... lo sviluppo di una vita politica secondo le peculiari caratteristiche dei vari popoli». Così Ventotene. Quanto al Trattato di Maastricht, entrato in vigore il 1° novembre 1993, esso ha definito i cosiddetti «Tre pilastri» dell'Unione europea come segue. Il primo pilastro (3): le «Comunità europee», ossia il Mercato comune europeo e l'Unione economica e monetaria, giudicata da qualcuno come forse troppo precipitosa in quanto dettata dalla vecchia paura di una Germania egemone. Il secondo pilastro: una politica estera e di sicurezza comune (PESC) (4). Il terzo pilastro: una giustizia e una gestione degli affari interni (GAI) (5) tra loro compatibili e non in concorrenza. L'idea europea, pertanto, era ed è quella di un continuo e difficile bilanciamento tra le varie entità. Un assetto tutt'altro che scontato sotto il profilo economico, culturale e politico. In Europa vi è necessariamente una continua evoluzione dei rapporti tra gli Stati membri in ragione del diverso peso politico, economico e militare che ciascuno esercita nel tempo. In definitiva un sistema non piramidale, ma che può essere paragonato a una costellazione di stelle e, di conseguenza, complesso. Tuttavia, come ha scritto recentemente Lucio Caracciolo in un suo recente volume (6): «Dalla parabola dell'europesimo abbiamo appreso che avventurarsi lungo un sentiero non tracciato, senza bussola né traguardo, non porta bene (...).



L'importante è andare, amava ripetere Monnet. Oggi l'importante è più che mai sapere dove andare o non andare. Altrimenti la rotta dell'Europa — ovvero di noi europei — sarà fissata altrove. E certamente non sarà una, ma somma algebrica di derive nazionali o subnazionali. Puro dadaismo geopolitico».

Secondo aspetto: La NATO non deve mai essere vista come l'Antieuropa; bensì, al contrario, essa corrisponde a un legame fondamentale e indissolubile fondato sui medesimi e migliori principi del progetto comunitario: libertà, uguaglianza, progresso e democrazia, come ribadito nelle dichiarazioni congiunte delle due organizzazioni che periodicamente vengono sottoscritte (Joint Declaration on EU-NATO Cooperation). Così le sfide comuni, come le recenti, tragiche vicende in Ucraina, confermano la pura e semplice necessità comune in termini di difesa della pace, della libertà e della prosperità, nella giustizia e secondo le linee della migliore e più consolidata diplomazia, dell'area euro-atlantica. La NATO, pertanto, pur rimanendo il pivot di una difesa collettiva, non potrà non considerare le capacità esprimibili da parte dell'Unione Europea nella sfera della difesa, soprattutto nell'ambito di un ipotetico confronto convenzionale. Dobbiamo pertanto sempre più riconoscere il valore di una difesa europea, più unita, più forte e più capace, che possa contribuire alla sicurezza globale e transatlantica mantenendo la piena complementarità e interoperabilità con la NATO. Terzo aspetto: come si trasforma la strategia di sicurezza in campo navale militare. La strategia di sicurezza in campo navale militare evolve regolarmente sotto la spinta di due processi. Il primo è dettato dall'innovazione tecnologica; il secondo è legato al cambiamento radicale degli scenari. Questi processi non sempre si sommano tra loro; oggi questo sta avvenendo.

Per quanto riguarda l'innovazione tecnologica, nel corso della storia possiamo notare come nel campo navale ogni qualvolta è intervenuta una significativa innovazione tecnologica, di pari passo sia cambiata la strategia senza, per questo, cambiare mai i principi di base della concentrazione delle forze e della prevalenza, a lungo andare, del mare sulla terra in seguito al regolare prevalere del Potere Marittimo. In altre parole, l'uso del mare a proprio beneficio negandolo a quello dell'avversario. Possiamo, a titolo d'esempio, citare il passaggio dalla propulsione a vela alla propulsione a motore; il miglioramento delle artiglierie navali con l'aumento delle gittate e il calcolo da parte delle centrali di tiro del punto futuro; l'avvento del sommergibile; l'impiego delle portaerei e la nascita dell'aviazione navale; l'impiego dei missili antiaerei e di superficie. Dapprima tutte le Marine hanno cercato di assorbire il cambiamento cercando di inglobare la novità nell'ambito del vecchio contesto dottrinario a mezzo di piccoli adattamenti



concettuali, salvo modificare opportunamente le tattiche e la strategia (oltre che dotarsi di nuovi mezzi) quando la novità si sviluppava in tutto il suo potenziale capacitivo. In merito al secondo processo, la storia — parimenti — non cambia, ma insegna. Dopo la Guerra Fredda ci fu chi pensò che lo scenario della sicurezza collettiva non avesse più le caratteristiche di una minaccia reale e imminente. La «fine della storia» — per citare Francis Fukuyama (7) — coi suoi «dividendi della pace». Previsioni frettolose e azzardate sconfessate da una serie di guerre, dichiarate e non, fenomeni come la pirateria e il terrorismo senza trascurare, naturalmente, certi fenomeni criminali, come la tratta di esseri umani fino al ritorno della guerra in Europa con l'invasione dell'Ucraina. In parallelo (in Marina si dice di conserva) stiamo assistendo al proliferare di nuovi sistemi d'arma e di nuovi domini (subacqueo; spaziale; cyber) nonché di «nuove» forme di guerra e altrettanto nuove tecnologie (Disruptive Technology); per esempio i missili supersonici, l'impiego dei droni e di Unmanned underwater vehicles (UUV) ovvero veicoli subacquei senza pilota e l'ormai evidente manifestarsi di nuove forme di lotta come la guerra Cyber e Cognitiva. Per concludere, la storia non si ripete mai uguale a sé stessa, ma insegna, nondimeno, che stare fermi e aspettare tempi migliori è molto pericoloso. L'Unione europea (e, quindi, anche l'Italia) non possono permettersi di essere semplici spettatori nell'agone internazionale e lo Strategic Compass è un giusto e tempestivo segnale in questo senso.

NOTE

(1) Alto Rappresentante dell'Unione europea per gli affari esteri e la politica di sicurezza.

(2) <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2022/03/21/a-strategic-compass-for-a-stronger-eu-security-and-defence-in-the-next-decade/>.

(3) Primo pilastro: Unione doganale e Mercato unico; Politica agricola comune; Politica comune della pesca; Antitrust; Unione economica e monetaria; Cittadinanza dell'Unione europea; Educazione e Cultura; Reti Trans-Europee; Tutela del consumatore; Assistenza sanitaria; Ricerca scientifica; Diritto dell'ambiente; Welfare state; Asilo politico; Accordi di Schengen; Politica dell'immigrazione.

(4) Secondo Pilastro: Politica estera; Diritti umani; Democrazia; Aiuti umanitari; Politica di sicurezza; Politica europea di sicurezza e difesa.

(5) Terzo pilastro: Traffico di droga e contrabbando di armi; Terrorismo; Traffico di esseri umani; Organizzazione criminale; Corruzione e truffa.

(6) *La pace è finita - Così ricomincia la storia in Europa*, Giangiacomo Feltrinelli Editore, Milano, novembre 2022.

(7) Francis Fukuyama (Chicago, 27 ottobre 1952) è un politologo statunitense. Autore del saggio politico *La fine della storia e l'ultimo uomo*, pubblicato nel 1992.

DANIELE SAPIENZA

Direttore della Rivista Marittima



MARINA
MILITARE
SHOES



Il mare d'inverno

AI 22/23

Quali ragioni per una politica di difesa comune per l'Unione europea

Massimo Bagarani

1. Premessa

Con l'Atto Unico del 1987 l'UE assume il modello di *Multi Level Governace* (= MLG) come di modello di riferimento per l'azione comunitaria, imponendo quel trasferimento di competenze, definite da taluno «striscianti» (1), dal livello comunitario e nazionale a livello regionale e definendo, di conseguenza, i confini dell'intervento comunitario in materia di politica fiscale.

Questi sono anche gli anni in cui, parallelamente,

parte la sistematica attività di programmazione di lungo periodo della UE. Il ciclo dei programmi strutturali, che vedono la luce con quella che è stata definita come prima riforma dei fondi strutturali nel 1989, dopo un breve periodo di «sperimentazione» attraverso i Progetti Integrati Mediterranei (= PIM) del 1985 (2), è strettamente connesso con le prospettive finanziarie a medio termine alla base della redazione dei bilanci comunitari.

Il modello di MLG, fondato sulla ripartizione di re-

Professore associato all'Università telematica «Guglielmo Marconi» dove insegna Politica economica e Politica economica della UE. Ha ricoperto la carica di assessore al bilancio della regione Calabria ed è stato sub-commissario del Consiglio per la ricerca in agricoltura e l'analisi dell'economia agraria. Nella sua attività scientifica e professionale si è a lungo occupato dello studio delle politiche di coesione e delle politiche regionali, nonché della valutazione di politiche, programmi e progetti comunitari. Su questi temi è autore di numerosi articoli scientifici e pubblicazioni in ambito nazionale e internazionale e diversi lavori di ricerca e valutazione condotti per Istituzioni internazionali, comunitarie, nazionali e regionali.



sponsabilità tra diversi livelli giurisdizionali dotati di particolari caratteristiche e poteri, ben si adatta a condizioni di contesto che vedono operativo il principio di sussidiarietà, la scelta comunitaria di passare da obiettivi settoriali ad obiettivi territoriali, l'attività di decentramento avviata in molti paesi europei (3).

Nel modello, all'interno del principio di attribuzione delle competenze e nel rispetto del principio di proporzionalità, si determina una sussidiarietà di tipo verticale entro la quale vengono regolate le relazioni tra diversi livelli di governo del territorio.

In questo modello le regole di azione delle giurisdizioni vengono negoziate tra i vari livelli, sempre mantenendo distinte funzioni, competenze, responsabilità

e, soprattutto, gradi di autorità. In effetti, anche in attuazione del principio di sussidiarietà, è necessario stabilire una rigida gerarchia tra le giurisdizioni, affinché sia sempre possibile individuare con certezza chi ha il diritto «dell'ultima parola» in un processo di concertazione delle scelte.

La base teorica di questo approccio di governo risiede principalmente nella teoria del *Fiscal Federalism*, sviluppata in particolare nei lavori di Wallace E. Oates (1937-2015), ma poi approfondita da molti altri contributi (4).

Nel teorema della decentralizzazione, Oates sostiene che, seppur in presenza di numerose e rilevanti limitazioni, l'esistenza di eterogeneità nelle preferenze tra le



giurisdizioni (UE, Stati, Regioni), accompagnata da omogeneità nelle preferenze all'interno delle giurisdizioni, costituisce la condizione necessaria, ma non sufficiente, per l'adozione di logiche di decentramento politico-amministrativo dell'azione pubblica.

Accanto a questa condizione pregiudiziale, altre condizioni dovrebbero trovare soddisfazione: i) l'assenza di mobilità della popolazione tra le giurisdizioni per la soddisfazione di quel particolare fabbisogno; ii) l'assenza di economie di scala nella produzione dei beni pubblici da parte dei diversi livelli di governo; iii) l'assenza di segmentazione dell'offerta sempre da parte dei livelli di governo.

Se tutte le condizioni sono soddisfatte, il ricorso a forme decentrate di governo, diviene una scelta efficientemente economica.

In caso contrario, con molta probabilità, l'adozione di politiche centralizzate a livelli di governo via, via crescenti risulta più efficiente e più efficace nel conseguimento dei fabbisogni delle popolazioni e, pertanto, da preferirsi alla forma decentrata.

È altresì da notare che, in presenza di eterogeneità tra le giurisdizioni e in assenza di capacità di segmentazione dell'offerta di beni pubblici da parte del Centro, anche l'eventuale presenza di economie di scala nella produzione dei beni pubblici stessi, non inficerebbe il principio enunciato nel teorema, in quanto seppur teoricamente più efficiente, il «centro» non potrebbe garantire un adeguato soddisfacimento della diversificata domanda proveniente dai livelli territorialmente inferiori.

Quindi, riepilogando e semplificando, se risul-

tasse che per un particolare insieme di beni o servizi pubblici:

- le caratteristiche della domanda da parte della collettività della UE fossero, di fatto, invarianti tra gli Stati membri (omogeneità tra le giurisdizioni);
- per quelle caratteristiche, la produzione di quel bene o servizio non richiedesse alcuna necessità di segmentazione del processo produttivo;
- se fosse molto probabile l'esistenza di economie di scala legate alla produzione, alla ricerca, alle tecnologie, alle barriere finanziarie, all'accesso ai mercati.

Allora, per quei beni o servizi, sarebbero auspicabili politiche centralizzate di spesa ed investimento a livello comunitario, in altre parole, politiche comuni a tutti gli Stati membri, attuate dall'Unione europea.

2. *In medias res*

Nella vita dell'Unione europea, a partire dal 1950, si è potuto assistere a diversi tentativi di attuazione di politiche di spesa e investimento comuni, cioè centralizzate nella strategia ed esecuzione a livello comunitario, che si sono mostrate, però, non sempre in coerenza con gli aspetti teorici descritti in precedenza.

È del 1950 la proposta italiana, per voce dell'allora ministro degli Esteri Carlo Sforza (1872-1952), della costituzione di un esercito europeo e per l'istituzione di un sistema coordinato di produzione degli armamenti. Sempre al 1950 risale il *Piano Pleven*, che proponeva la formale costituzione di un sistema di difesa europea. Le motivazioni alla base di queste proposte,



entrambe fallite, erano di tipo strettamente politico, fortemente connesse agli eventi storici del periodo (costituzione del Patto atlantico, guerra di Corea) e non certo (o almeno non consapevolmente) legati agli aspetti teorici di domanda/offerta di servizi alla popolazione come sopra descritti.

Nel 1951 vi è la firma del Trattato CECA (Comunità europea del carbone e dell'acciaio), prima forma embrionale di una politica comune per l'energia poi mai attuata.

Risale, invece, al 1962 la realizzazione della PAC (Politica agricola comune) che rappresenta ancor oggi il caso più emblematico di politica fiscale comune della UE. La PAC è un chiaro esempio di politica di spesa decentralizzata, attuata nel contesto di un modello di *Multi Level Governance* e risponde alla gran parte dei requisiti teorici richiesti dai teoremi di decentralizzazione.

Trenta anni dopo, nel 1992 il Trattato di Maastricht dà vita alla politica monetaria della UE, certamente una politica comune fortemente centralizzata ma che, fino ad oggi, non ha trovato riscontro in una più o meno estesa politica fiscale comune, tale da rendere possibile una vera politica economica della UE.

Tra il 2020 e il 2022 due gravi crisi mondiali cambiano radicalmente lo scenario politico ed economico entro il quale si è mossa l'Unione per quasi settanta anni. Prima la pandemia, poi la guerra russo-ucraina su suolo europeo.

Le due crisi, pur nella loro tragicità, rappresentano un'opportunità di riflessione sul ruolo che l'Unione europea può, e forse deve, svolgere in tema di politica

comune di investimenti e spese, almeno nella realizzazione e gestione di alcuni beni pubblici.

In particolare, sono tre i settori su cui le due crisi portano a riflettere: sanità, difesa ed energia.

I tre settori hanno tutti analoghe caratteristiche, nell'ottica dei requisiti di centralizzazione/decentralizzazione delle politiche fiscali:

- 1 Omogeneità della domanda sul territorio comunitario. La domanda di difesa può variare a seconda della prossimità dei confini ma, considerate le caratteristiche della guerra moderna, può essere sostanzialmente ritenuta invariante. La considerazione vale anche per sanità ed energia, le eventuali differenze sono da considerarsi come marginali rispetto alla generale necessità di salute pubblica e di approvvigionamento energetico.
- 2 Presenza di economie di scala nella produzione dei beni pubblici. I questi settori «piccolo non è bello, è solo nano», le imprese sono necessariamente di grandi dimensioni, con barriere all'entrata di tipo finanziario e tecnologico, impianti complessi, tecnologie in costante mutamento e una continua necessità di ricerca e innovazione.
- 3 I tre settori non necessitano di una segmentazione dei processi produttivi, anzi, al contrario, nei tre settori sarebbe auspicabile una forte riduzione della differenziazione produttiva attualmente esistente. Si pensi, ad esempio, alla numerosità e differenza dei sistemi d'arma attualmente operativi nei ventisette paesi della UE e al vantaggio di una loro standardizzazione e riduzione di numero.

In settori dove sono presenti forti barriere all'entrata di tipo tecnologico, con elevata esigenza di ricerca avanzata e complessità nel trasferimento delle innovazioni ai processi produttivi e, conseguentemente, un alto fabbisogno finanziario, la parcellizzazione degli interventi pubblici di spesa, specie per investimento, può rappresentare un'oggettiva debolezza.

Dei tre citati settori, solo la difesa è presente nei due Trattati fondativi, il Trattato sull'Unione europea (TUE) e il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). In particolare, nel TUE, già nel «preambolo», si trova una prima dichiarazione di intenti, dove si afferma che gli Stati membri sono «*DECISI ad attuare una politica estera e di sicurezza comune che preveda la definizione progressiva di una politica di difesa comune, che potrebbe condurre ad una difesa comune a norma delle disposizioni dell'articolo 42, rafforzando così l'identità dell'Europa e la sua indipendenza al fine di promuovere la pace, la sicurezza e il progresso in Europa e nel mondo*».

Si disegna, pertanto, l'idea di una difesa comune, *in primis*, strettamente connessa alla politica estera e di sicurezza, come poi ribadito nell'art 18: «L'alto rappresentante [dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza] guida la politica estera e di sicurezza comune ... [e] agisce allo stesso modo per quanto riguarda la politica di sicurezza e di difesa comune» e nel successivo art. 24.

È, però, nel Titolo V «Disposizioni generali sull'azione esterna dell'Unione e disposizioni specifiche sulla politica estera e di sicurezza comune», al Capo 2 «Disposizioni specifiche sulla politica estera e di sicurezza comune», Sezione 2 «Disposizioni sulla politica di sicurezza e di difesa comune», artt. 42-46, che si regolamenta quella che nel Trattato è definita come politica comune per la difesa.

Il primo aspetto, limitativo, che emerge è che la «politica di sicurezza e di difesa comune costituisce parte integrante della politica estera e di sicurezza comune», pertanto, è configurata più come uno strumento per l'attuazione della politica estera, che come una politica autonoma con veri fini di difesa territoriale e dei confini (art. 42, c. 1), ancor meno, come una politica che sia in grado di mettere a sistema il complesso indu-

striale finalizzato alla ricerca, l'innovazione, la produzione, il superamento delle barriere finanziarie.

Tuttavia, al comma successivo, il Trattato sembra cogliere questa limitazione e, in coerenza con quanto dichiarato nel preambolo, tratteggia «la graduale definizione di una politica di difesa comune dell'Unione» precisando subito dopo che «questa condurrà a una difesa comune quando il Consiglio europeo, deliberando all'unanimità, avrà così deciso» (art. 42, c.2 del TUE).

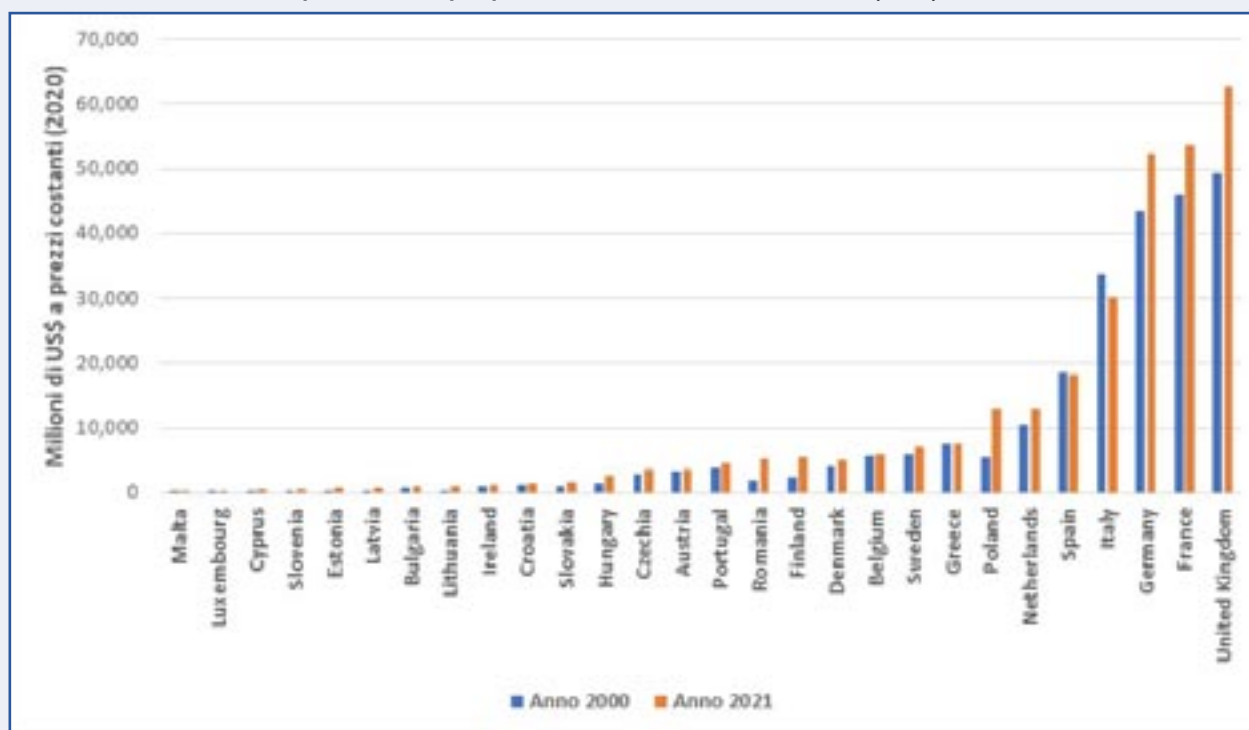
Nel sistema giuridico sopranazionale dell'Unione, spetta ai Governi, non certo alla Commissione o al Parlamento, decidere se e come attivare una politica di difesa comune e, per estensione, una eventuale politica sanitaria o una politica energetica. In altri termini, la volontà è politica e vincolata alla decisione unanime degli Stati membri.

I nuovi scenari geopolitici determinatisi a seguito dell'invasione russa in Ucraina, dovrebbero generare la necessità di una profonda riflessione, da parte dei Governi dell'Unione, sul tema della difesa comune.

Prima del febbraio 2022, il territorio dell'Unione rappresentava un'area comune e condivisa di libero scambio e di uso, per molti paesi, della stessa moneta e non poteva essere immaginato come un'area da difendere, nella sua unità, attraverso un'azione concordemente determinata a livello comunitario e volta a realizzare un sistema, politico, sociale, industriale e militare, comune.

Una breve analisi della spesa militare per anno e per paese evidenzia la debolezza strutturale dell'attuale modello di politica di difesa nell'area comunitaria. L'analisi è stata condotta su una delle banche dati disponibili, il Database del SIPRI (*Stockholm International Peace Research Institute*), per gli anni dal 2000 al 2021 e per tutti i paesi della UE con l'aggiunta di Regno Unito e Stati Uniti. Il Database del SIPRI è, ovviamente, una delle possibili banche dati sul tema ed è stato scelto in quanto consente un agevole confronto tra le spese militari di paesi appartenenti non solo alla UE ma anche ad aree geopolitiche molto prossime, come il Regno Unito, o di possibile riferimento, come gli Stati Uniti. Le serie storiche sono state analizzate in dollari a prezzi costanti del 2020, in modo tale da consentire un confronto in termini reali non condizionato dalle differenti inflazioni.

Grafico: Spesa militare per paese, in milioni di dollari costanti (2020), 2000 e 2021



Il grafico mostra i valori della spesa militare in totale per i 27 paesi della UE e il Regno Unito all'inizio e alla fine del periodo in esame (2000 - 2021).

Fonte: SIPRI Military Expenditure Database - SIPRI Stockholm International Peace Research Institute.

I dati mostrano che la spesa si concentra per quasi il 70% in tre paesi, Germania, Francia e Regno Unito, seguendo, quasi perfettamente, la concentrazione del Prodotto Interno Lordo e della popolazione. Ovviamente, è solo una concentrazione statistica, in quanto le spese dei tre paesi rimangono indipendenti e, essendo determinate da politiche non coordinate ed unitarie, non generano alcuna economia di scala.

Nel 2021 il paese con il livello di spesa più alto è stato il Regno Unito, con 62,5 milioni di dollari a prezzi costanti del 2020, circa la cifra che il SIPRI accredita come spesa militare alla Russia per lo stesso anno (il 2021). Questa spesa, tuttavia, rappresenta solo l'8% delle spese che, nello stesso anno, hanno sostenuto

gli Stati Uniti e pari a 767,8 milioni di dollari (prezzi del 2020).

Se, però, i 28 paesi (27 della UE e Regno Unito) perseguissero una politica comune di spesa per la difesa, l'ammontare complessivo corrisponderebbe, sempre nel 2021, a circa 300 milioni di dollari, pari al 40% della spesa degli Stati Uniti e sostanzialmente simile a quanto il SIPRI accredita come spese militari alla Cina (270 milioni di dollari nel 2021).

Un semplice confronto effettuato in tabella 1 tra quote di mercato nel 2021, consente di sviluppare alcune considerazioni generali.

Tabella 1: Spese militari totali e quote di mercato nel 2021 per aree e paesi. Valori in milioni di dollari a prezzi 2020 e quote percentuali sul totale mondo.

Aree/Paesi	Spese militari totali	Quote di mercato
Totale mondo (disponibile)	1.969.108	100,0
Stati Uniti	767.780	54,6%
Cina	304.636	19,2%
UE – Politica comune	270.017	21,7%
Russia	63.485	4,5%
Media UE attuale	10.880	0,8%

Pur nella consapevolezza che le cifre reali potrebbero essere anche molto differenti da quelle rilevate dalla statistica, soprattutto per Stati Uniti, Cina e Russia, è comunque indiscutibile che il mercato europeo passerebbe dall'attuale irrilevanza nel quadro mondiale (il peso della media di spesa UE attuale è dell'ordine dell'1%), ad assumere un ruolo determinante e pienamente competitivo con Stati Uniti, Cina e Russia.

3. Verso una conclusione... aperta

I vantaggi derivanti dall'adozione di una politica unica, sia in termini di volume della spesa, che in termini di strategie interne e di mercato, potrebbero essere consistenti, in quanto il nuovo aggregato entrerebbe a

zione di una politica comune ha come conseguenza una nuova *interpretazione* dei territori da difendere con una aritmetica riduzione dei confini da presidiare e, quindi, con molta probabilità, una migliore capacità di offrire il servizio (realizzazione di economie di scopo);

- *Migliore integrazione tra politiche di difesa e politica estera.* Assumendo una sola politica di difesa il ruolo di servente alla politica estera troverebbe una naturale integrazione;
- *Maggiori spazi per una riduzione o per il mantenimento dell'attuale livello di spesa.* I dati del SIPRI mostrano un incremento in termini reali delle spese militari tra il 2000 e il 2021 in tutti i paesi considerati,



far parte di un sistema oligopolistico (dal lato sia della domanda che dell'offerta) dal quale oggi è sostanzialmente escluso.

I principali aspetti positivi connessi alla nuova posizione possono essere sinteticamente individuati in:

- *Maggiore efficienza della spesa.* Si pensi, ad esempio, alla concreta possibilità di incidere nelle fasi di *procurement*, ricerca, trasferimento delle innovazioni ai processi produttivi (realizzazione di economie di scala);
- *Maggiore efficacia delle politiche di difesa.* L'assun-

compresi tutti i paesi della UE con la sola eccezione dell'Italia, per la quale, comunque, le spese militari hanno ripreso a crescere a partire dal 2015. I possibili incrementi di efficienza, efficacia e integrazione potrebbero compensare politiche di contenimento di tali incrementi di spesa pur mantenendo livelli altamente qualitativi di erogazione del servizio.


Come osservato in precedenza, una scelta di politica comune, sia nel settore della difesa, sia in altri settori come sanità ed energia, necessita di alcuni

passaggi politici demandabili solo a decisioni dei governi dei paesi membri.

In termini di *governance* comunitaria, poi, almeno due sono i passaggi cruciali e ineludibili:

- Una più esplicita definizione del principio di attribuzione;
- Una riforma del bilancio comunitario che non risponda più alla *golden rule* del pareggio di bilancio, restrittiva per qualunque azione di politica fiscale di spesa, cercando di superare la rigidità che tale regola impone all'azione pubblica, attraverso una oculata politica di *deficit spending*.

L'Unione europea, attraverso il recente operato della Commissione, specie nell'attivazione delle politiche di contrasto alla pandemia, ha indicato una possibile via di

sviluppo per una futura politica fiscale e di spesa della UE. Ridefinire il principio di attribuzione e rivedere la struttura del bilancio ai fini dell'assolvimento di politiche fiscali nei settori dove un intervento unitario possa determinare maggiore efficienza ed efficacia, quindi realizzando sia minori spese per la produzione dei beni e servizi, sia una più alta soddisfazione della domanda effettiva e latente presente nei territori dell'Unione, è compito del Consiglio, cioè dei Governi dei 27 Stati e, alla luce degli eventi che stiamo vivendo dal 2022, forse questo è il momento di realizzare un ulteriore passo di integrazione dopo l'Atto Unico, altrimenti il rischio sarebbe quello di avere una Europa quanto mai «liquida» come è stato in precedenza vagheggiato (5). 



NOTE

(1) M.A. Pollack, *Creeping competence. The expanding agenda of the European Community*, in *Journal of Public Policy*, 14/2 (1994), pp. 95-145.

(2) Reg. CEE 2088/85.

(3) F. Scharpf, *Community and Autonomy: Multi-Level Policy-Making in the European Union*, in *Journal of European Public Policy*, 1 (1994), pp. 219-242; F. Scharpf, *Notes toward a Multi-Level Governing in Europe*, in *MPIfG Discussion Paper 00/5*, Max Planck Institute, Colonia 2000; R. Mayntz, *La teoria della governance: sfide e prospettive*, in *Rivista italiana di scienza politica*, 1 (1999), pp. 3-21; L. Hooghe - G. Marks, *Multi-Level Governance and European Integration*, Boulder, Rowman & Littlefield 2001; L. Hooghe - G. Marks, *Contrasting Vision of Multi-Level Governance*, in I. Bache - M. Flinders (eds.), *Multi-Level Governance*, Oxford University Press 2004.

(4) Solo per citare alcuni tra i più rilevanti: W. E. Oates, *Fiscal Federalism*, Jovanovich, New York 1972; V. Tanzi, *Fiscal federalism and decentralization. A review of some efficiency and macroeconomic aspects*, World Bank Conference, Washington 1995; W. Oates W., «An essay on Fiscal Federalism», in *Journal of Economic Literature*, 37 (1999), pp. 1120-1149; W. Oates, «Fiscal competition and European Union», *Regional Science and Urban Economics*, 31 (2001), pp. 133-145; R. Inman - D. Rubinfeld, *Rethinking federalism*, in *Journal of Economic Perspectives*, 11 (1997), pp. 43-64; V. Ostrom - E. Ostrom, *Public goods and public choices*, in M. McGinnis (ed.), *Policentricity and local public economies. Readings from the Workshop in Political Theory and Policy Analysis*, Michigan UP, Michigan 1999 (1ª ed. 1977).

(5) Cfr. D. Ceccarelli Morolli, *L'Europa e la geopolitica «liquida»*, in *Rivista Marittima* (dic. 2018), pp. 37-41.

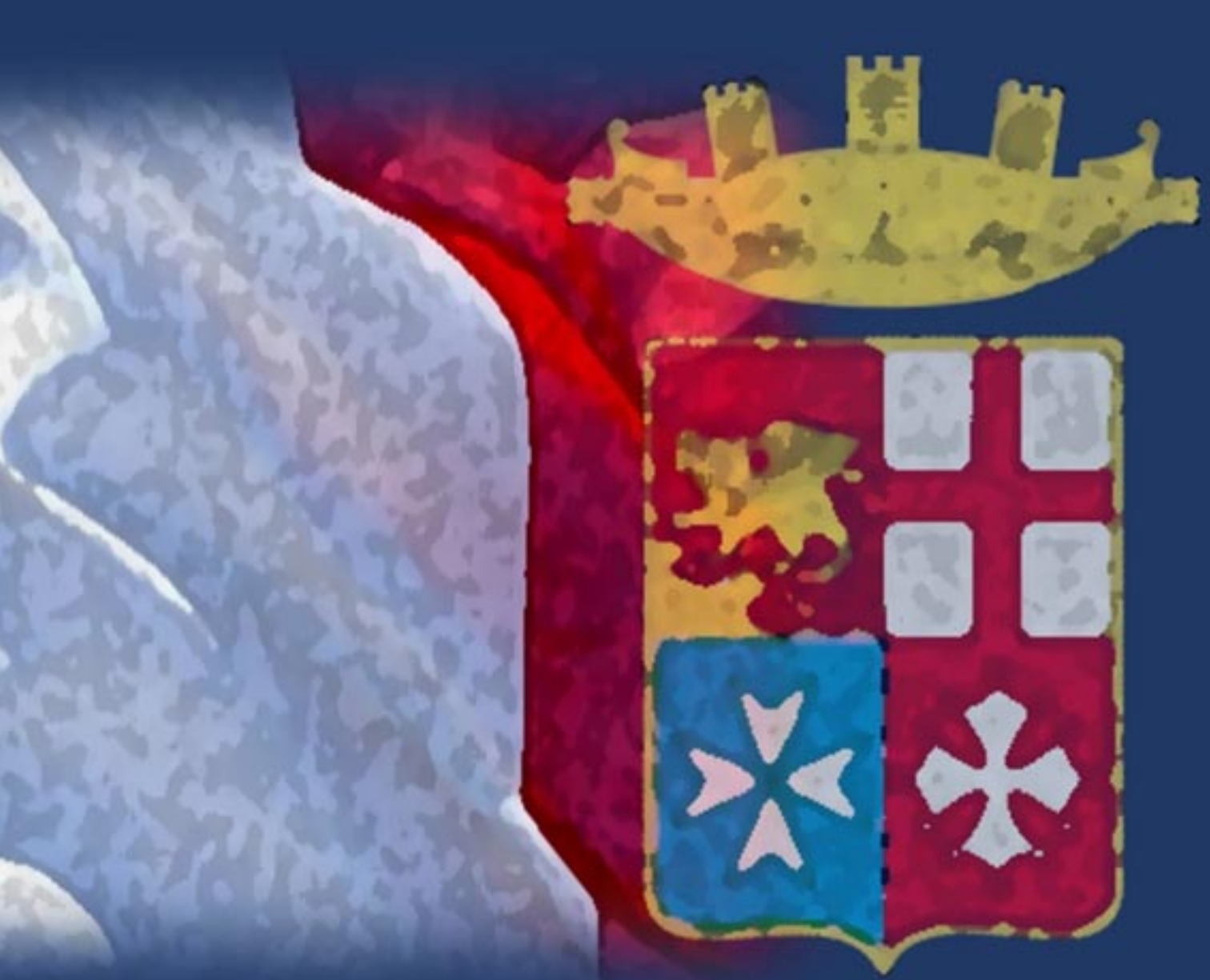


La marittimità nello Strategic Compass, la Bussola Strategica dell'Unione europea

Le opportunità di sicurezza e difesa marittima per l'Italia e il ruolo cruciale e abilitante della Marina Militare

Daniele Panebianco

Capo Ufficio Politica delle Alleanze del 3° Reparto Piani, Operazioni e Strategia Marittima dello Stato Maggiore della Marina. Entrato in Accademia navale nel 1990, si è specializzato in «Contromisure Mine Navali» nel 1998. Ha comandato nave Gaeta e la Squadriglia cacciamine costieri 54, e ha servito sia a bordo di numerose unità navali, sia in diversi staff multinazionali, partecipando a molteplici attività e operazioni militari a livello nazionale, NATO, europeo, Nazioni unite e di coalizione. Più di recente, ha servito presso il Centro Innovazione Difesa e quale Consigliere del ministro della Difesa per l'attuazione del programma di governo (2018-19). Ha conseguito la laurea specialistica in «Scienze Marittime e Navali» e «Scienze Politiche», e un Master di 2° livello in «Studi strategici e sicurezza internazionale». Ha progettato e curato la masterclass sulla «Sicurezza marittima» presso l'Università Link Campus University di Roma e l'Università Statale di Brescia. È un assiduo collaboratore della Rivista Marittima.



***D**opo un breve inquadramento storico sullo sviluppo del concetto di sicurezza e difesa europea, l'autore intende presentare alcune riflessioni sugli aspetti marittimi trattati nel recente documento di indirizzo politico-strategico dell'Unione europea «Strategic Compass for Security and Defence», adottato dal Consiglio europeo il 21 marzo 2022. In particolare, dalla disamina emerge, tra le altre cose, la crucialità del bacino mediterraneo e della sua estensione allargata per la sicurezza degli interessi europei, oltre che nazionali. L'elaborato vuole evidenziare come la marittimità nella Bussola possa rappresentare un'ulteriore opportunità per potenziare la sicurezza e promuovere gli interessi nazionali marittimi, un ambito in cui la Marina Militare già svolge (e viepiù svolgerà) un prioritario ruolo abilitante di nevralgica importanza, elevando ulteriormente il ruolo centrale del nostro Paese nella marittimità intesa nel suo senso più ampio.*

Una doverosa premessa

Lo sviluppo del presente articolo è stato possibile grazie all'opportunità di aver potuto analizzare la tematica attraverso «il binocolo» del 3° Reparto, *Piani, Operazioni e Strategia Marittima*, dello Stato Maggiore della Marina, l'articolazione della Forza armata deputata alla definizione della direzione strategica e dello sviluppo capacitivo dello Strumento marittimo sia in ambito nazionale, sia in quello delle nostre organizzazioni internazionali di riferimento, con particolare riguardo all'UE, alla NATO e all'ONU.

Cenni storici sullo sviluppo della sicurezza e difesa europea

Il 25 marzo 1957, i sei paesi fondatori della cosiddetta «Piccola Europa» — Belgio, Francia, Italia, Lussemburgo, Repubblica Federale di Germania, Paesi Bassi — firmarono a Roma due trattati, uno volto all'istituzione della Comunità economica europea (CEE), l'altro della Comunità europea dell'energia atomica (CEEA o EURATOM). La CEE e la CEEA venivano

così ad aggiungersi alla Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio (CECA), creata con il Trattato di Parigi del 18 aprile 1951, e formavano le cosiddette Comunità europee. Delle tre Comunità, per le più ampie finalità del Trattato istitutivo, la CEE è stata quella nel cui ambito si sono realizzati i maggiori sviluppi del processo d'integrazione tra gli Stati membri.

A partire dal 1992, l'ampliamento degli obiettivi e delle competenze della CEE, dalla originaria sfera economica a quella politica, ne determinarono anche la nuova denominazione «Comunità Europea (CE)», formalmente adottata con il Trattato di Maastricht. Contestualmente, lo stesso Trattato istituì l'Unione europea (UE) che, in questa fase iniziale, veniva tuttavia concepita non già come un'ulteriore organizzazione dotata di personalità giuridica, bensì quale stabile meccanismo di cooperazione intergovernativa tra gli Stati membri della CE, per il coordinamento delle politiche relative agli affari esteri e per la cooperazione nella giustizia e negli affari interni, materie non comprese — a quel tempo — nella competenza delle istituzioni co-



Conferenza per la firma dei Trattati di Roma, 25 marzo 1957 (Fonte: www.europarl.eu).

munitarie (1). In termini militari, gli Stati europei membri della CEE rappresentavano un potenziale tutt'altro che trascurabile se si considerano, ad esempio i quattro paesi più grandi (Germania Ovest, Francia, Gran Bretagna, Italia), che con i loro eserciti regolari superavano il milione di uomini, con altri 1,7 milioni di riserve, un totale che era sì inferiore a quello sia dell'esercito sovietico, sia dell'esercito cinese, ma era superiore a quello dell'esercito americano (2). Inoltre, questi quattro paesi, se messi insieme, possedevano centinaia di navi di superficie e di sottomarini, oltre a migliaia di carri armati, artiglierie e aerei, senza dimenticare l'armamento e le capacità nucleari di Francia e Gran Bretagna. Tuttavia, al di là delle cifre indicate, l'incidenza militare europea nel mondo di allora era molto minore a causa proprio della disunione degli Stati membri e l'assenza di una strategia di sicurezza e difesa unitaria che doveva essere elaborata non da un singolo ministero, ma (al tempo) da 12 governi (più la Commissione europea) (3), una situazione che muterà dal 2003 con l'emanazione della prima «*European Security Strategy*». Finita la Guerra Fredda (1989), la nascita della CE poneva comunque la necessità di costituire, parallelamente alle strutture economiche e sociali, una struttura di difesa che tenesse conto della nuova realtà geopolitica e delle nuove contrapposizioni. Si cominciò ad assistere, anche se in maniera frammentaria, alla creazione di entità di Forze su intese multinazionali e su necessità di carattere geografico (4) quale risultante del nuovo bisogno dell'Europa di difendersi autonomamente nonostante la presenza della NATO, che era peraltro ancora alla ricerca di una nuova identità non più correlabile con il confronto bipolare con il Patto di Varsavia. In particolare, nel corso degli anni '90, la politica europea di sicurezza seguì diversi percorsi sviluppandosi all'interno della NATO, dell'Unione Europea Occidentale (UEO) (5) prima e dell'UE dopo. Fu proprio sul finire di quegli anni e in quelli immediatamente successivi, che l'UE avviò il processo di costituzione di una Politica Europea di Sicurezza e di Difesa (*Common Security and Defence Policy*, CSDP), dotandosi, in pochi anni, di una sua struttura istituzionale e di comando, di obiettivi strategici e di direttive per lo sviluppo delle capacità, anche se non disponeva

ancora di un proprio esercito ma continuava a dipendere dalla cooperazione tra i suoi membri. L'articolo 17(2) del Trattato di Amsterdam del 1997, che incorporava i c.d. *compiti di Petersberg* del 1992 (6), circoscriveva l'ambito delle missioni CSDP all'esecuzione di tre compiti fondamentali: a) missioni umanitarie e di soccorso; b) missioni di mantenimento della pace (*peace-keeping*); c) missioni di combattimento nella gestione delle crisi, comprese le missioni tese al ristabilimento della pace (*peace-making*). Nel 1996, prendeva corpo l'accordo denominato *Berlin Plus*, finalizzato all'utilizzo di strutture, personale, mezzi e capacità di pianificazione della NATO da parte di Forze eventualmente operanti sotto l'egida della UEO (7), che fu resa inattiva dal Consiglio europeo di Colonia del giugno 1999 a partire dall'anno successivo. L'UE avrebbe comunque aumentato la propria capacità di contribuire alla pace e alla sicurezza internazionali secondo i principi della Carta delle Nazioni Unite, impegnandosi «a sviluppare ulteriormente capacità militari europee più efficaci, a partire da quelle già esistenti a livello nazionale, bilaterale e multinazionale nonché a rafforzare le capacità europee a tal fine» Ciò, nella consapevolezza del «mantenimento di uno sforzo di difesa sostenuto, l'attuazione dei necessari adeguamenti e in particolare il rafforzamento delle capacità nei settori dell'informazione, dei trasporti strategici, del comando e del controllo, nonché l'adeguamento, addestramento e riunificazione delle Forze europee nazionali e multinazionali». La dichiarazione di Colonia riconosceva anche «la necessità di compiere sforzi sostenuti per rafforzare la base di difesa industriale e tecnologica, che l'UE voleva competitiva e dinamica, «impegnandosi per una più stretta ed efficiente collaborazione con l'industria della difesa e per compiere ulteriori progressi per quanto riguarda l'armonizzazione delle esigenze in campo militare nonché la pianificazione e l'approvvigionamento degli armamenti, che verranno ritenuti appropriati dagli Stati membri» (8). Questo breve richiamo ai contenuti della dichiarazione di Colonia per quanto concerne la politica di sicurezza e difesa dell'Unione vuole essere un esempio — ma anche una sottolineatura — su come il percorso tracciato nel tempo dai decisori politici europei abbia poi permesso di rea-

lizzare realtà oggi a volte date per scontate. Pensiamo alla capacità europea di condurre operazioni militari in maniera autonoma (le c.d. operazioni «CSDP», come nel caso, ad esempio, di EUNAVFOR Atalanta e EU NAVFORMED Irini), oppure, nel caso dei processi per lo sviluppo sinergico di mezzi, apparecchiature e sistemi d'arma, all'istituzione dell'*European Defence Agency* (EDA) per lo sviluppo delle risorse militari degli Stati membri alla base della CSDP, o alla realizzazione di altri meccanismi specifici tra cui la *Capability Annual Review for Defence* (CARD) per il monitoraggio dei piani di difesa degli Stati membri per aiutare a coordinare la spesa e a identificare i progetti di collaborazione, il *Capability Development Plan* (CDP) per fornire il quadro delle capacità militari europee, gli *European Defence Fund* (EDF) per sovvenzionare progetti collaborativi nel settore Difesa (9), l'*European Defence Industrial Development Program* (EDIDP) per promuovere la competitività, l'efficienza e la capacità d'innovazione della difesa in tutta l'Unione, e diversi altri ancora. Si tratta di un percorso che il *Compass*, come vedremo, intende accelerare.

Nel 2009, il Trattato di Lisbona — che a oggi costituisce il primario riferimento giuridico dell'UE — tra le tante novità ha istituito la carica di Alto Rappresentante dell'Unione per gli Affari Esteri e Vice Presidente della Commissione europea (*High Representative/Vice President*, HR/VP), nonché Vertice del Servizio Europeo per l'azione Esterna (*European Union External Ac-*

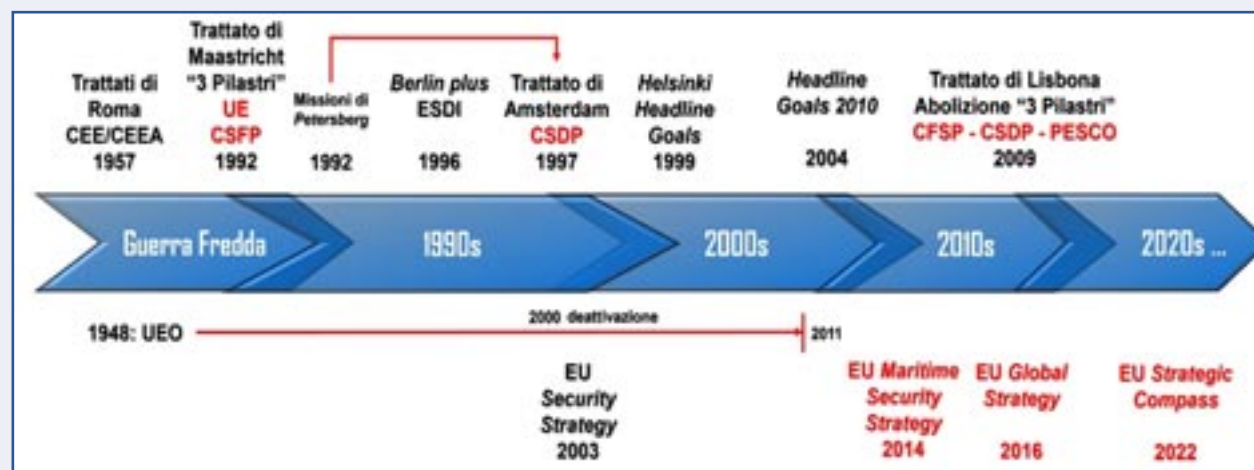
tion Service, EEAS) e responsabile per l'attuazione della CFSP. Si stabilisce che, attraverso i contributi volontari degli Stati membri in termini di risorse militari e civili, la CSDP assicuri all'Unione i mezzi per una difesa comune e un'adeguata capacità di proiezione della propria potenza oltre i confini europei, in missioni di mantenimento della pace e prevenzione dei conflitti, secondo i dettami della Carta delle Nazioni unite. Le decisioni riguardanti la CSDP sono prese dal Consiglio all'unanimità, su proposta dell'HR/VP o di uno Stato membro. Tale sistema è integrato dalla possibilità di sperimentare una cooperazione più vincolata, la *Permanent Structured Cooperation* (PESCO) (10).

La CFSP, in cui si innesta la CSDP, stabilisce il quadro per le strutture politiche dell'UE e per la definizione della direzione strategica nel cui ambito hanno luogo le missioni militari e civili e le operazioni dell'Unione, nonché lo sviluppo dei mezzi e assetti militari, a cui lo *Strategic Compass* ha dato, come vedremo, un certo ordine, ma soprattutto un'importante accelerazione, anche alla luce del deterioramento del quadro securitario europeo determinato dall'attuale guerra in Ucraina, a cui si aggiungono le vecchie e le nuove sfide come quelle nei nuovi domini operativi o quelle (riemergenti) nella regione indopacifica.

La «rotta» verso lo *Strategic Compass*

La discussione sul rafforzamento della cooperazione nel settore della difesa e sicurezza dell'Unione

Riepilogo delle principali tappe in materia di sicurezza e difesa europea fino allo *Strategic Compass* (Fonte: autore).



ha avuto un rinnovato impulso a partire dal 2015, anche per il mutato contesto globale nei paesi del vicinato europeo che ha registrato un aumento delle instabilità regionali in prossimità dei confini esterni orientali e meridionali dell'Europa, tra cui il primo deterioramento della crisi russo-ucraina determinato dall'annessione illegale della Crimea da parte della Federazione russa nel 2014, la recrudescenza della guerra civile in Siria (e l'immediato impatto su paesi limitrofi, anche in termini di flussi di rifugiati), la perdurante instabilità in Libia e i suoi effetti sulla sicurezza e stabilità della regione mediterranea centro-meridionale, principalmente a causa dell'alimentazione del fenomeno migratorio illegale e delle attività illecite connesse col traffico d'armi e il contrabbando di prodotti petroliferi. Inoltre, il susseguirsi dei gravi attentati terroristici in Europa nei primi due decenni di questo Secolo, ha suscitato un diffuso stato di allerta e preoccupazione per quanto riguarda la sicurezza dei cittadini europei, che ha implicato la necessità di un maggior coordinamento a livello unitario, cui si sommavano il progressivo disimpegno da parte degli Stati Uniti nei confronti del continente europeo e del Mediterraneo, e (al tempo) la prospettiva della Brexit. Questo è, in sintesi, il contesto che ha determinato l'emanazione della nuova *European Union Global Strategy* (EUGS) (11) che, pur riconoscendo il ruolo della NATO per la difesa collettiva, ha affermato che l'UE avrebbe dovuto dotarsi di capacità e autonomia strategica sia per contribuire all'Alleanza atlantica sia per agire autonomamente se e quando necessario.

Con particolare riguardo al dominio marittimo, fortemente promossa dall'Italia, nel giugno del 2014 è stata adottata l'*European Union Maritime Security Strategy* (EUMSS) (12) che costituisce un piano comune per migliorare le modalità con cui l'UE previene e risponde alle sfide connesse con tutto ciò che compone la marittimità, protegge gli interessi marittimi dell'Unione in tutto il mondo, rafforza il legame tra la sicurezza interna ed esterna, affiancando la strategia europea generale in materia di sicurezza alla Politica Marittima Integrata (*Integrated Maritime Policy* (IMP) che vedremo più avanti). L'EUMSS, che rientra nell'ambito della CSDP, si basa sui valori dei diritti umani,

della libertà e della democrazia fondanti l'Unione e promuove un approccio trasversale e omnicomprensivo alle questioni marittime, che coinvolga le istituzioni civili e militari, e che sia coerente coi trattati, la legislazione nazionale ed europea, il diritto internazionale, con particolare riguardo al diritto internazionale marittimo. È corredata di un piano di azione (*Action Plan*) e, quale documento politico di riferimento per gli aspetti di sicurezza marittima dell'Unione, periodicamente gli organi competenti emanano rapporti circa lo stato di implementazione e delle attività in corso a esso correlate, tant'è che, come vedremo poco oltre, il suo aggiornamento e adeguamento è anche parte dei dettagli dello *Strategic Compass*.

Completano il quadro dei pilastri normativi europei sulla marittimità in generale, e sulla sicurezza marittima in particolare: la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni su una politica marittima integrata per l'Unione europea EU *Integrated Maritime Policy* (IMP) del 2007 (13); la Conclusione del Consiglio europeo del 16 aprile 2021 sulla cooperazione nell'Indo-Pacifico per rinforzare il focus strategico, la presenza e le azioni europee nella regione, che ha portato alla pubblicazione a settembre dello stesso anno della EU *Strategy for cooperation in the Indo Pacific* (14); la c.d. EU *Artic Strategy* emanata a ottobre 2021 (15); la Conclusione del Consiglio europeo del 22 giugno 2021 sulla conferma dell'impegno sia a rafforzare ulteriormente il ruolo dell'UE quale *global maritime security provider*, sia a promuovere il *maritime multilateralism* (16); la EU *International Ocean Governance Agenda 2022* (17).

In merito alla prospettiva nazionale per la difesa e sicurezza da declinare nella dimensione geopolitica del «Mediterraneo Allargato», questa è dettagliata nella Strategia di Sicurezza e Difesa per il Mediterraneo del Ministro della Difesa, edizione 2022 (18). Non in ultimo, si richiama il recente Concetto strategico del Capo di Stato Maggiore della Difesa (19) che conferma il «Mediterraneo Allargato» area di primaria importanza, in cui gli interessi dell'Italia si proiettano e devono essere protetti a tutela della sicurezza.

Lo Strategic Compass e la crucialità strategica della marittimità per l'UE

Al momento in cui si scrive, sono in atto un serie di attività per attuare i dettami dello *Strategic Compass for Security and Defence* (20), il nuovo documento di direzione strategica europea per la sicurezza e la difesa

Una bussola strategica per l'UE

La bussola strategica fornisce maggiori orientamenti e una visione comune per gli sforzi dell'UE in materia di sicurezza e difesa nei prossimi 5-10 anni.

Un ordine mondiale incerto
Analisi della minaccia
Bussola strategica dell'UE
Strategia / **Piano d'azione**
Obiettivi
Quattro pilastri

- 1** Parteneriati contro le minacce comuni
- 2** Azione rapida e decisa in momenti di crisi
- 3** Investimenti in capacità e tecnologie
- 4** Sicurezza dalle minacce e protezione dei cittadini dell'UE

1 PARTNER

- Approcci più mirati in materia di sicurezza e difesa
- cooperazione rafforzata con
- un nuovo forum di partenariato in materia di sicurezza e difesa che riunisca partner multilaterali, regionali e bilaterali

ONU
NATO
OSCE (Organizzazione per la sicurezza e la cooperazione in Europa)
UA (Unione africana)
ASEAN (Associazione delle Nazioni del Sud-Est Asiatico)

2 AZIONE

- 5 000** militari a formare una capacità di dispiegamento rapido dell'Unione europea
- 200** esperti di missioni PSDC pienamente equipaggiati e flessibili entro 30 giorni, anche in ambienti complessi
- Esercizioni periodiche per rafforzare ulteriormente l'assistenza reciproca in caso di aggressione armata
- un nuovo piano d'azione sulla mobilità militare

3 INVESTIMENTI

- attenzione rinnovata allo sviluppo congiunto di capacità di prossima generazione
- ulteriori incentivi per stimolare gli investimenti collaborativi degli Stati membri in progetti comuni e acquisizioni congiunte
- creazione di un polo di innovazione nel settore della difesa in seno all'Agenzia europea per la difesa
- scambio in merito agli obiettivi nazionali degli Stati membri in materia di aumento e miglioramento della spesa per la difesa

4 SICUREZZA

- revisione dell'analisi della minaccia dell'UE entro la fine del 2022
- un nuovo pacchetto di strumenti dell'UE contro le minacce ibride per la risposta coordinata alle campagne ibride
- una nuova strategia spaziale dell'UE per la sicurezza e la difesa
- rafforzamento del Centro satellitare dell'UE per potenziare la capacità autonoma di intelligence geopolitica dell'UE
- accesso sicuro ai settori strategici: alto mare, spazio extra-atmosferico, ciberspazio e settore aereo

Spazio extra-atmosferico:

- pieno uso del sistema di posizionamento globale Galileo e della capacità di osservazione di Copernicus a sostegno delle missioni e operazioni PSDC
- una capacità spaziale dell'UE per comunicazioni satellitari governative sicure

Settore aereo:

- garantire la sicurezza dell'accesso europeo allo spazio aereo

Ciberspazio:

- proteggere e difendere le forze e le infrastrutture militari dell'UE dagli attacchi informatici
- ulteriore sviluppo della politica dell'UE in materia di ciberdifesa

Sicurezza marittima:

- aumentare la presenza navale dell'UE all'interno e all'esterno dell'Unione

Alto mare:

- rafforzare e ampliare le operazioni navali dell'UE
- estendere il concetto di presenza marittima coordinata ad altre zone

Fonte: Consiglio europeo / Segretariato Generale.

che, a detta dell'attuale HR/VP Borrell, dovrà fungere da guida operativa per lo sviluppo di politiche comuni di sicurezza e difesa e del processo decisionale a esse legato. Il documento, adottato in sede di Consiglio europeo il 25 marzo 2022, è stato rivisto poco prima dell'approvazione alla luce dell'aggressione russa contro l'Ucraina avvenuta il 24 febbraio, una situazione che ne ha enfatizzato i contenuti. Essi includono l'impegno degli Stati membri a fare di più e spendere di più e meglio per la sicurezza e la difesa dell'Unione. Il documento è strutturato su quattro macroaree: agire (*Act*); proteggere (*Secure*); investire (*Invest*); cooperare (*Partner*). Lo *Strategic Compass* parte da una valutazione condivisa dell'ambiente strategico di interesse dell'Unione e delle minacce e sfide che deve affrontare, tenendo in debito conto, come si diceva, del ritorno della guerra in Europa. In aggiunta al riacutizzarsi delle «politiche di potenza», alla crisi del multilateralismo e alle sfide nella dimensione *ecofin*, gli Stati membri convergono sulla pericolosità delle minacce ibride e delle campagne di disinformazione, a cui si aggiungono gli effetti per la sicurezza e difesa correlati allo stato di crescente competizione per l'accesso ai *global common*, tra i quali spicca il dominio marittimo. Il documento evidenzia la consapevolezza dell'Unione sul fatto che essa è circondata da instabilità e conflitti, secondo un intreccio pericoloso di aggressioni armate, annessioni illegali, Stati fragili, potenze revisioniste e Stati autoritari. A tutto ciò si aggiunge il terrorismo, l'estremismo violento, la proliferazione di armi e la migrazione irregolare.

Con particolare riguardo al fronte-Sud di nostro più stretto interesse, le crisi regionali in Libia e Siria irrisolte provocano conseguenze protratte sulla stabilità della regione, afflitta da terrorismo, traffico di esseri umani e crimine organizzato, i cui effetti si riverberano sulle coste del Mediterraneo. In particolare, nel Mediterraneo orientale permangono tensioni dovute a provocazioni e azioni unilaterali nei confronti di Stati membri e a violazioni di diritti sovrani contrarie al diritto internazionale marittimo, nonché alla strumentalizzazione della migrazione irregolare, con il rischio di un rapido aggravio. Al riguardo, gli Stati membri incoraggiano la garanzia di un ambiente stabile e sicuro

come anche relazioni di cooperazione reciprocamente vantaggiose, in linea con il principio delle relazioni di buon vicinato, poiché è «nell'interesse sia dell'UE che della Turchia». L'Africa rimane di importanza strategica per le sue potenzialità di crescita economica e demografica. Il Mali e il Sahel in generale rimangono aree di grande instabilità, in cui terrorismo, Stati fragili e povertà richiedono un impegno costante, alla stessa stregua del Golfo di Guinea e del Corno d'Africa. Il Medio Oriente e la regione del Golfo Persico sono aree di persistente instabilità e conflitti in cui è cruciale la lotta al terrorismo globale di Al Qaeda e Daesh. Considerato il supporto che assicura a Stati terzi e la proliferazione di missili balistici e armi, l'Iran rimane centrale per la stabilità della regione mediorientale.

L'Indo-Pacifico è indicato come un «nuovo centro di competizione globale». Anche se la Cina è il secondo partner commerciale dell'Unione, nonché partner necessario per fronteggiare le sfide globali, il suo crescente comportamento assertivo mette a rischio l'ordine internazionale e l'UE ha interesse affinché prevalga il diritto internazionale con particolare attenzione al dominio marittimo nell'area.

Con più specifico riferimento all'impegno navale, gli Stati membri convengono di aumentare la sicurezza marittima anche attraverso il potenziamento dell'interoperabilità delle Marine, le esercitazioni e le soste nei porti europei delle navi militari. Inoltre, sulla base dell'esperienza del Progetto pilota nel Golfo di Guinea inerente le Presenze Marittime Coordinate, *Coordinated Maritime Presences* (CMP) — il cui scopo è: a) sostenere la capacità dell'Unione di acquisire un'adeguata *Maritime Situational Awareness* (MSA) nelle aree marittime di interesse strategico dell'Unione (le c.d. *Maritime Area of Interest*, MAI) tramite condivisione volontaria delle informazioni acquisite dagli assetti navali degli Stati membri che transitano/operano nelle aree marittime di interesse; b) supportare il *capacity building*, la presenza navale e i relativi effetti generati (*outreach*); c) partecipare ad esercitazioni; d) effettuare visite in porti selezionati nonché le altre attività che rientrano nella *naval diplomacy* — dopo il successo ottenuto, se ne approva la replica nella nuova MAI «*North West Indian Ocean* (NWIO)» stabilita al

largo del Corno d'Africa in un'area corrispondente alla zona marittima che si estende dallo stretto di Hormuz al tropico del Capricorno e dal nord del Mar Rosso al centro dell'Oceano Indiano (21).

La Bussola, nell'estendere gli interessi marittimi anche ai fondali marini (*seabed*) — intesi quali domini strategici — fa un diretto riferimento specifico anche al Mediterraneo che definisce un'area marittima «di cruciale interesse strategico». L'attenzione dell'UE per quanto riguarda le aree marittime di elevata importanza strategica quali appunto il Mediterraneo, il Golfo di Guinea e il Corno d'Africa, conferma quanto riportato nella Strategia ministeriale della Difesa sulla sicurezza e difesa per il Mediterraneo circa la peculiarità per l'Italia di questo perimetro — nel quale lo stretto di Sicilia rappresenta il centro di gravità strategico — all'interno e attorno alla quale risiedono i nostri principali interessi nazionali. Una situazione che impone, come vedremo, una maggiore presenza navale, trattandosi anche di aree, come illustrato, di grande interesse marittimo per l'Unione europea.

Di significativa importanza è, entro il 2025, un ulteriore sviluppo dei sistemi di MSA — cioè di condizione digitale delle informazioni per la creazione e il

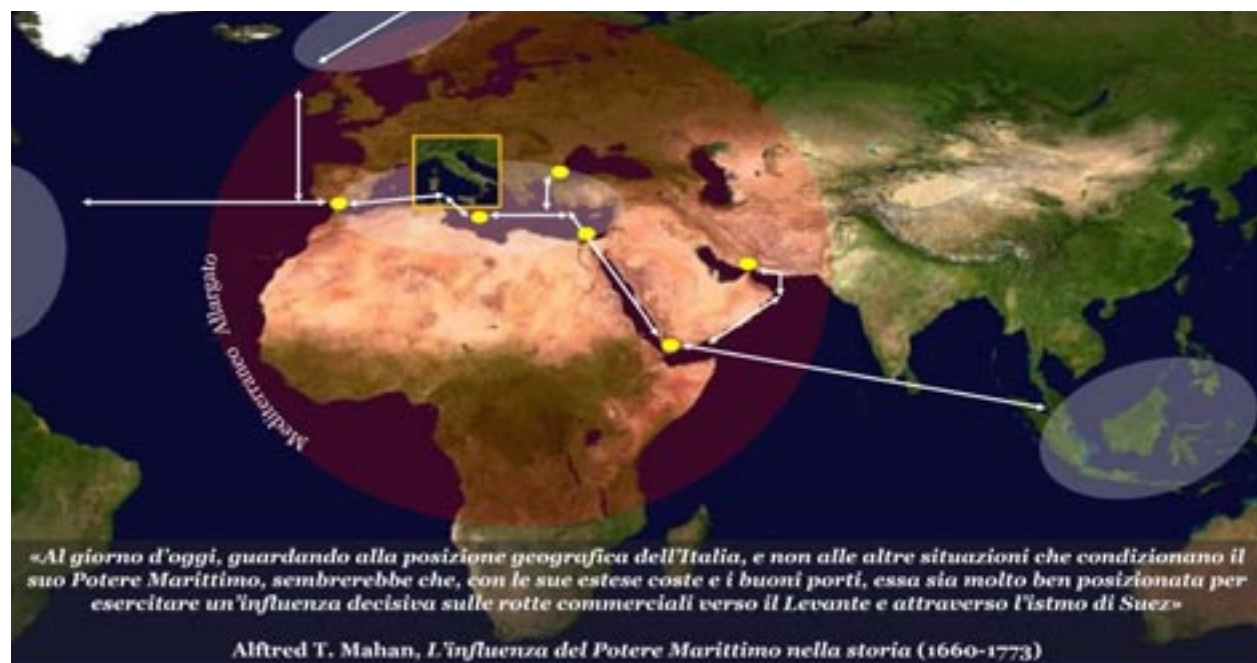
potenziamento del quadro situazionale per una più puntuale consapevolezza di cosa accade sopra, sulla e sotto la superficie marina — quali il *Common Information Sharing of Environment*, CISE (previsto dalla EUMSS e in corso di adozione nell'ambito delle agenzie UE e organismi istituzionali degli Stati membri per lo scambio informativo non classificato) e il sistema *Maritime Surveillance* (MARSUR) adottato nell'ambito delle Marine militari sempre degli Stati Membri e sempre per lo scambio informativo non classificato.

Di ulteriore interesse per la difesa europea è la convergenza sull'istituzione di una *EU Rapid Deployment Capacity* (EU RDC) da sviluppare entro il 2025, quale Forza modulare fino a 5000 uomini da proiettare nelle tre dimensioni tradizionali, da impiegare nella fase iniziale di una crisi quale rinforzo/riserva, con caratteristiche *expeditionary*, cioè di rapida proiezione di Forze militari dove necessario.

Le opportunità di sicurezza e difesa marittima per l'Italia

Anche se i Lettori della *Rivista Marittima* sono perfettamente a conoscenza dell'importanza del mare e della marittimità per l'Italia, è bene comunque richia-

Centralità del Mediterraneo, connettore tra: regione euroatlantica, regione indopacifica, regione artica (Fonte: autore).



marla, poiché tale importanza è in effetti «il perché», cioè il fine ultimo degli sforzi e delle risorse utilizzate e impegnate per garantire la tutela e la sicurezza del dominio marittimo (inclusa la sua dimensione subacquea), a partire dalla salvaguardia e il libero uso del mare. Seppur evidente, è bene altresì ricordare che laddove queste condizioni non sono assicurate, la condotta pacifica delle attività del *cluster* marittimo è a forte rischio, come dimostrano gli effetti della guerra nei litorali russi e ucraini del mar Nero sui trasporti marittimi, *in primis* alimentari ed energetici oltre che di materie prime, con effetti che stanno avendo impatti negativi diretti sul nostro tessuto socioeconomico.

Come spesso evidenziato nei tanti articoli pubblicati dalla *Rivista* e non solo, nonché negli indirizzi dei Vertici politici, della Difesa, della Forza armata, ma anche di armatori e imprenditori, l'Italia è un paese dalla ineludibile vocazione marittima che ha con la marittimità un legame indissolubile. Dal mare il paese trae sostegno per l'economia e il supporto per il benessere e la prosperità dei cittadini. In particolare, pur rappresentando solo l'1% dei mari del mondo, il mar Mediterraneo è attraversato dal 20% del traffico marittimo mondiale, dal 30% del petrolio mondiale e dai 2/3 delle altre risorse energetiche dirette in Europa, buona parte delle quali arrivano tramite i gasdotti sottomarini provenienti dal nord-Africa e dal Levante mediterraneo. Senza dimenticare l'intricata rete di cavi digitali posati lungo le sue dorsali che assicurano le telecomunicazioni e il traffico Internet. Geograficamente, il mar Mediterraneo rappresenta la via più breve che collega l'Oceano Atlantico alla regione indopacifica, passando per lo Stretto di Gibilterra, il Canale di Suez e lo Stretto di Bal-el-Mandeb, l'unica via navigabile per la regione del mar Nero. Lo Stretto di Sicilia è il punto di congiunzione delle principali rotte che collegano le due sponde oceaniche. Ciò lo rende un punto di passaggio obbligato (*choke point*) dall'alto valore strategico, baricentro della regione euro-mediterranea. La crescita economica è alimentata dal sistema di rotte commerciali che si sviluppano, senza soluzione di continuità, dal bacino all'oramai noto e diffuso concetto geopolitico e geostrategico di «Mediterraneo Allargato».

Nondimeno, il mar Mediterraneo e i suoi approcci rappresentano anche il *limes* meridionale non solo nazionale ma anche europeo, che continua a dimostrarsi coacervo di minacce e sorgente di instabilità, dalla cui sicurezza dipende quella degli interessi nazionali ed europei. Infatti, i fattori di instabilità che agiscono in quest'area promanano effetti diretti e durevoli fino alle nostre coste e oltre, nel retroterra, trattandosi di un'area che risente del mutevole contesto internazionale, in gran parte caratterizzato dalla congiuntura fluida e instabile già delineata in precedenza, in cui si innesta l'altrettanto nota questione della «territorializzazione». Si tratta, ricordiamolo, dell'appropriazione più o meno legittima di parti sempre più estese d'alto mare per ottenere il controllo delle rotte che le attraversano e delle risorse presenti nella colonna d'acqua, sui fondali e nel sottosuolo marini. Oggi, infatti, meno del 20% del Mediterraneo rimane libero da dispute e contese, una situazione che ha spinto anche l'Italia a deliberare per una propria Zona Economica Esclusiva che, una volta istituita, andrà difesa al fine di poter usufruire delle relative risorse come prevede il diritto internazionale marittimo.

Seppur il paese dipenda molto dall'importazione di materie prime e semilavorati, il complesso della particolare conformazione orografica, della posizione geografica al centro del mar Mediterraneo, di un comparto industriale e di una Difesa convenzionale tra i più sviluppati al mondo (per usare alcuni dei principali parametri che P. Kennedy usa per classificare una «potenza» (22)) colloca l'Italia nel panorama internazionale quale *media potenza regionale a forte connotazione marittima* (23). Tale posizione contribuisce direttamente alla prosperità dell'UE — di cui il nostro paese è terzo per PIL (dato 2022) (24) — una prosperità che non può essere disgiunta dagli «interessi nazionali», tra cui, tornando al mare, rientrano: il commercio; la disponibilità e la parità di accesso alle materie prime; le risorse energetiche (25) — comprese le infrastrutture e gli oleodotti — e proteiche; la sicurezza dei cavi e le infrastrutture sottomarine per le comunicazioni anche da possibili attività di trafugamento dati e spionaggio; la sicurezza alimentare (*food security*); la libertà di navigazione; la sicurezza degli operatori e del *cluster* marittimo (26).

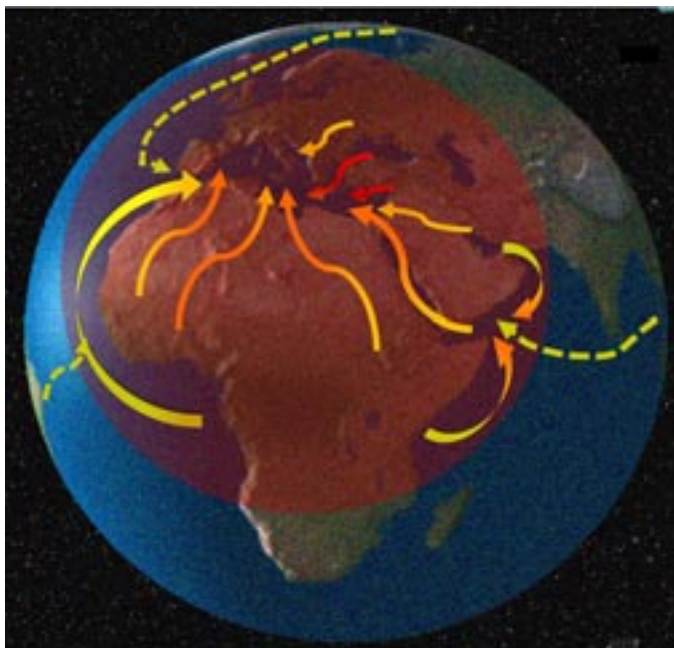
Il Mediterraneo, che nella sua declinazione geopolitica, geostrategica e geoeconomica di «Mediterraneo Allargato» è la dimensione nazionale di riferimento per gli aspetti di sicurezza e difesa e di ubicazione di detti interessi, è anche lo spazio dove tale complesso dovrà generare gli effetti desiderati. Secondo la “lente” europea la sua trasposizione dal punto di vista securitario marittimo potrebbe essere rappresentata come «*pivot to the EU maritime security in the southern geographic bands*». Tale concetto può essere visualizzato come il complesso delle pressioni provocate dal movimento delle dinamiche securitarie — caratterizzanti l’arco sud-orientale a partire dall’Europa continentale orientale (compreso il mar Nero), il Medio Oriente (compresa la Penisola Arabica e il Golfo Persico); l’Africa settentrionale e sub-sahariana (dal Corno d’Africa, Canale di Mozambico e Oceano Indiano nord-occidentale attraverso il Sahel, fino al Golfo di Guinea) — esercitate sul Mediterraneo e sul suo centro di gravità (lo Stretto di Sicilia) e che riverberano poi sul resto degli spazi europei. Come per il «Mediterraneo Allargato», anche la connotazione geopolitica e geostrategica del concetto di «*pivot to the EU maritime security in the southern geographic bands*» è in continua evoluzione,

perché capace di integrare nuovi approcci e soluzioni in funzione del mutevole contesto di riferimento — basti pensare ad esempio agli effetti che avrà l’apertura del passaggio a Nord-Ovest (tra Norvegia, Groenlandia, Alaska) per lo scioglimento dei ghiacci sul re-istadamento del traffico marittimo planetario (lecito, ma anche illecito) — mantenendo quale elemento di *Grand Strategy* marittima la tutela delle garanzie di sicurezza nel Mediterraneo.

Se si vuole, questa prospettiva può considerarsi già recepita, perlomeno concettualmente, nello *Strategic Compass* che, come visto, definisce il Mediterraneo una regione e area marittima di «cruciale importanza strategica» per l’Unione, insieme al resto delle altre aree indicate in precedenza. Tale elemento supporta anche la nuova *Agenda per il Mediterraneo* (27) con la quale l’UE intende indirizzare le politiche di vicinato (c.d.: *neighborhood policy*) nella regione, per cui è parimenti essenziale creare le condizioni per garantire un ambiente marittimo sicuro che permetta all’*Agenda* di generare gli effetti desiderati.

Di certo, lo sviluppo di una *strategia europea per la sicurezza e difesa per il Mediterraneo* potrebbe garantire il necessario supporto a un auspicabile approccio integrato degli Stati membri per indirizzare le problematiche di sicurezza e difesa marittima nella regione convergenti nel concetto di «*pivot to the EU maritime security in the southern geographic bands*».

A supporto delle iniziative sollecitate dalla Difesa che potrebbero supportare i dettami di una strategia europea di sicurezza e difesa per il Mediterraneo una volta sviluppata e approvata, si cita il «Dispositivo Interministeriale Integrato di Sorveglianza Marittima (DIISM)». Si tratta di uno strumento indispensabile per favorire un’azione unitaria dello Stato sul mare, che deriva dall’esigenza, quanto mai attuale, di addivinare a un quadro di situazione marittima unico, condiviso e validato a beneficio di tutte le amministrazioni che esercitano competenze sul mare, un progetto che, in ambiente europeo, troverebbe naturale sbocco, come vedremo, nel precitato CISE (28).



Concetto di «*pivot to the EU maritime security in the southern geographic bands*» (Fonte: S.M.M.).



Il contributo della Marina Militare al **Compass** e alla EUMSS

Nel quadro della politica di sicurezza e difesa dell'UE, il concetto di «*pivot to the EU maritime security in the southern geographic bands*» permette di introdurre una serie di iniziative, prospettive e azioni volte a garantire la stabilità della regione mediterranea nella sua dimensione allargata, rispettando le prerogative e i requisiti marittimi unitari, in aderenza al principio riportato nella EUMSS della «*functional integrity*», (l'integrità funzionale), in base alla quale i contenuti della strategia non intaccano le precipe competenze dell'Unione e degli Stati membri a legislazione vigente, per cui occorre valorizzare al meglio le organizzazioni e le strutture esistenti.

Vediamo come la Marina, che già vi contribuisce, potrà viepiù contribuirvi con le proprie strutture e mezzi.

EU Rapid Deployment Capacity

Il principale risultato militare del *Compass* è l'EU *Rapid Deployment Capacity* (EU RDC) che consentirà di schierare rapidamente una Forza modulare fino a 5.000 uomini, comprese le componenti terrestri, aeree e marittime, nonché i necessari strumenti strategici. La RDC, prevista come pienamente operativa entro il

2025, è concepita per affrontare compiti che coprono l'intero spettro della gestione delle crisi, conformemente al Trattato dell'Unione Europea, alle Conclusioni del Consiglio sulla Difesa e alla Bussola strategica. In conformità a questi documenti, l'EU RDC, quale strumento dell'approccio integrato dell'UE, deve consentire una risposta rapida alle crisi in ambienti fino a non permissivi. In particolare, il *Compass* delinea le caratteristiche intrinsecamente *expeditionary* di questa capacità, ovvero atte a proiettare una Forza modulare fino a 5000 uomini dove necessario. Al riguardo, tale requisito strategico impone anche una dimensione militare marittima all'EU RDC, proprio per l'inteso carattere *expeditionary* in ambiente operativo multi-dominio. Per tale scopo, si potrebbe ad esempio ricorrere, per la componente marittima, al costruito già esistente di dispositivi quali l'EUROMARFOR (formato dalle Marine francese, italiana, portoghese e spagnola) o l'iniziativa a guida europea di valutazione della situazione marittima nello stretto di Hormuz (*European-led Mission Awareness Strait of Hormuz* (EMASoH) il cui braccio operativo è l'operazione Agenor, in funzione dell'area geografica. Senza dimenticare la Capacità Nazionale di Proiezione dal Mare, con particolare riguardo alla componente anfibia della Marina, che è già perfettamente in linea con il

nuovo concetto di EU RDC essendo dotata di elevata prontezza, flessibilità, manovrabilità, sopravvivenza, sostenibilità e capacità di fornire effetti rapidi e decisivi nell'intero spettro delle operazioni. L'inserimento di questa componente nella EU RDC potrebbe assicurare un impiego tale da generare effetti nello spettro completo dei domini operativi, con una proiezione militare capace di controllare e difendere i confini dell'Unione



contro le minacce persistenti, siano esse immediate o di lungo termine.

Coordinated Maritime Presences (CMP)

Oltre all'applicazione ormai consolidata del Concetto sulle CMP nel Golfo di Guinea, con il *Compass*, come abbiamo visto, l'UE ha inteso estendere tale progettualità anche alla regione NWIO. In particolare, il Consiglio ha focalizzato l'attenzione su quest'area poiché fulcro di numerose sfide alla sicurezza marittima. L'area, infatti, oltre a essere uno strategico e nevralgico passaggio obbligato del traffico marittimo planetario, nonché una delle principali arterie verso il Mediterraneo, è divenuto uno dei centri di crescita economica tra i più dinamici al mondo che, proprio grazie alle linee di comunicazione marittime, sviluppa il commercio tra Medio Oriente, Africa, Asia orientale ed Europa. L'Oceano Indiano è anche ricco di risorse naturali (petrolio, gas, minerali, fauna e flora marina) e sono in corso nuove progettualità che coinvolgono direttamente l'ambiente subacqueo, come l'utilizzo del fondo e sottofondo marini per la posa di cavi e l'accesso alle relative risorse. In questa prospettiva, la Marina Militare è già impegnata in diverse attività e iniziative per garantire un ambiente securitario stabile e favorevole nella regione, in accordo con le principali strategie e direttive dell'UE, come nel caso delle operazioni Atalanta e EMASoH/Agenor. In particolare, l'istituzione della *Maritime Area of Interest Coordination Cell* (MAICC) in

NWIO — quale strumento necessario per rafforzare i partenariati e le iniziative esistenti, utilizzando all'occorrenza specifici sistemi per la MSA e la condivisione di informazioni e consapevolezze (29) — rappresenta per la Forza armata un'importante opportunità di cooperazione con tale iniziativa, al fine di coinvolgere le Marine locali nel dialogo sulle questioni di sicurezza, interessando il maggior numero possibile di partner per creare un ambiente di fiducia reciproca e una cooperazione efficace sulle nuove sfide. In tale ambito, il *software* della Forza armata *Service-oriented infrastructure for MARitime Traffic* (SMART

FENIX) a supporto del proprio *Virtual Regional Maritime Traffic Centre* (V-RMTC) si dimostra uno strumento di grande opportunità a sostegno dei partenariati, oltre che di indubbia utilità tecnico-operativa. Per completezza di informazione, la Forza armata ha già attuato lo stesso approccio nell'ambito dell'iniziativa europea *Gulf of Guinea Interregional Network* (GoGIN) nel contesto dell'Architettura di Yaoundé (30).

In linea con i dettami del *Compass*, nel perimetro delle CMP in NWIO, la Marina Militare può incrementare con le proprie Unità le attività navali europee attraverso le soste nei porti, l'addestramento, le esercitazioni e la *naval diplomacy*. Questa aumentata presenza, a propria volta, potrebbe essere un utile viatico per accedere alle strutture che taluni Stati membri hanno realizzato in loco. Si tratterebbe di un'ulteriore opportunità per garantire una prolungata presenza (nazionale ed europea) anche nelle aree più lontane (i.e.: concetto Mahaniano della disponibilità di basi avanzante da cui poter ulteriormente proiettare il potere marittimo).

Possibile evoluzione delle attuali operazioni marittime CSDP: Irini e Atalanta

Ininterrotte attività di presenza, sorveglianza e vigilanza in mare sono fondamentali per garantire una sicurezza duratura, a partire dalla libertà di navigazione attraverso gli stretti internazionali e i loro approcci, nonché il libero uso del mare ai sensi delle norme del

diritto internazionale e del diritto internazionale marittimo in particolare. In ambito UE, questo già avviene attraverso lo spettro delle operazioni marittime CSDP, che attualmente sono due, ovvero EUNAVFORMED operazione Irini, condotta nel mar Mediterraneo centrale e EUNAVFOR Atalanta, condotta in Corno d'Africa.

Il compito principale di Irini — a cui la Marina Militare partecipa fornendo l'*Operation Commander*, il *Force Commander* a rotazione con la Grecia e un'Unità navale con assetti aerei imbarcati — è quello di contribuire a prevenire il traffico di armi attuando l'embargo sulle armi dirette in Libia in ottemperanza alle relative Risoluzioni dell'ONU. In particolare, la missione prevede l'effettuazione di ispezioni cosiddette «cooperative», ovvero con il consenso dello Stato di bandiera e del comandante, sulle imbarcazioni in alto mare al largo delle coste libiche sospettate di trasportare armi o materiale connesso con tale traffico da e verso il Paese. Quali compiti secondari, Irini assicura il controllo e la raccolta informazioni sulle esportazioni illecite dalla Libia di petrolio, di petrolio greggio e di prodotti del petrolio raffinati, il contributo allo sviluppo delle capacità e alla formazione della Guardia costiera e della Marina libiche, il contributo allo smantellamento del modello di attività delle reti di traffico e tratta di esseri umani attraverso la raccolta di informazioni e il pattugliamento con mezzi aerei. A dicembre 2020 è stata consolidata la *Strategic Review* dell'operazione, per la cui evoluzione ben si attagliano i presupposti che hanno determinato l'avvio, a metà del mese di agosto 2022, dell'operazione marittima italiana Mediterraneo Sicuro (OMS), il cui fine è garantire una strutturata presenza aeronavale, inclusi i mezzi subacquei, in tutti i settori più cruciali della regione, compreso anche il Mediterraneo orientale, particolarmente significativo in relazione all'esigenza di proteggere rilevanti interessi nazionali (ed europei) e contribuire alla stabilità internazionale, in cooperazione con la NATO, l'UE, l'ONU e le altre coalizioni e alleanze cui l'Italia aderisce e che svolgono attività marittime nell'area, tra cui l'iniziativa quadri-laterale con



Cipro, Francia e Grecia denominata QUAD (31). OMS prevede il dispiegamento di un dispositivo militare marittimo che annovera fino a 6 tra navi e sommergibili, col supporto dei velivoli organici delle unità navali e dei velivoli della Marina Militare e dell'Aeronautica Militare basati a terra, per assicurare attività di presenza e sorveglianza, in applicazione della legislazione nazionale e dei vigenti accordi internazionali. Tra i compiti da assolvere, assumono particolare rilevanza i seguenti: a) la difesa delle linee di comunicazione marittime; b) il controllo del dominio subacqueo; c) la salvaguardia delle attività economiche di interesse in alto mare; d) la protezione delle flotte nazionali, mercantile e peschereccia, nonché dei mezzi appartenenti ad altri corpi dello Stato. In tal senso, sarebbe auspicabile una rimodulazione dell'operazione Irini in una più ampia operazione di *maritime security* estesa a tutto il Mediterraneo. In particolare, in relazione alle eventuali sovrapposizioni con analoghe attività della NATO, come ad esempio l'operazione *Sea Guardian*, l'UE dovrebbe affermarsi quale organizzazione capace di garantire e sviluppare attività militari marittime nel campo della sicurezza marittima (i.e.: *Maritime Security Operation (MSO)*, *capacity building*, *naval diplomacy*), affiancate da strumenti di natura economica e diplomatica, lasciando alla NATO le funzioni *high-end*, ovvero inerenti al combattimento ad alta intensità (*full combat*). Tale approccio, se mutuato al campo della generazione e assegnazione delle Forze, si potrebbe impiegare anche per alimentare le capacità e le strutture militari previste dal *Compass*, applicando un criterio di «priorità», ovvero soddisfare, ad esempio, prima gli impegni assunti ambito *Collective Defence* NATO — essendo 21 Stati membri su 27 (78%) anche altrettanti Alleati su 30 (70%), un rapporto che con il prossimo ingresso di Finlandia e Svezia nell'Alleanza cambierà rispettivamente nel 85% e 72% — e poi quelli di *Crisis Management* che faranno capo all'EU RDC. Ciò, in linea con il principio «*single set of Forces & requirements*» seguito dalla Forza armata, ovvero sia il dotarsi di capacità marittime uniche, tipiche di uno Strumento



marittimo pregiato — cioè, credibile, affidabile, flessibile, bilanciato nelle componenti e tecnologicamente avanzato, interscambiabile anche con altri assetti alleati e in grado di esprimersi proporzionalmente — da rendere disponibile alla NATO o alla UE a seconda delle priorità politiche.

Passando ad Atalanta, l'operazione è stata avviata nel 2008 con l'azione comune 2008/851/PESC (32). Il mutato contesto geostrategico (i.e.: ridimensionamento del fenomeno della pirateria per cui l'*International Chamber of Shipping* ha deliberato per la rimozione dell'*Indian Ocean High Risk Area* a partire dall'inizio del gennaio 2023; non estensione della UNSCR 2608 (2021) che, tra le altre misure, permetteva di operare per compiti di antipirateria nelle acque di giurisdizione somale) e gli sviluppi del portato normativo europeo che è stato passato in rassegna con riferimento al futuro delle attività di sicurezza marittima nell'area NWIO (i.e.: avvio di EMASoH/Agenor e delle CMP), sono i presupposti che, il 12 dicembre 2022, hanno determinato la decisione del Consiglio europeo 2022/2441 che ha modificato l'azione comune 2008/851/PESC ed esteso temporalmente il mandato fino alla fine di dicembre 2024. A seguito di tale decisione, l'operazione Atalanta — da adesso in avanti denominata «EUNAVFOR Atalanta» (in precedenza era denominata «EUNAVFOR Somalia operazione Atalanta») — è volta a contribuire alla sicurezza marittima nell'Oceano Indiano occidentale e nel Mar Rosso, contribuendo alla protezione delle navi del *World Food Program* (WFP) che inoltrano l'aiuto umanitario alle popolazioni sfollate della Somalia e a quella delle navi vulnerabili che navigano al largo della Somalia, nonché alla dissuasione, alla prevenzione e alla repressione degli atti di pirateria e delle rapine a mano armata al largo della Somalia, conformemente al relativo portato normativo delle Nazioni unite. In realtà, prima della decisione del Consiglio, l'antipirateria e la protezione delle navi del WFP costituivano il compito

primario di Atalanta. Detta decisione stabilisce altresì che la nuova Atalanta operi in stretto coordinamento con: la missione militare dell'UE europea volta a contribuire alla formazione delle Forze di sicurezza somale (*EU Training Mission* (EUTM)); la missione dell'Unione europea per lo sviluppo delle capacità in Somalia (*EU Capacity Building* (EUCAP)); le CMP nell'Oceano Indiano nordoccidentale; l'operazione Agenor, scambiando informazioni con EMASoH. La decisione prevede altresì che EUNAVFOR Atalanta sia autorizzata a diffondere a INTERPOL e a EUROPOL informazioni raccolte in merito ad attività illecite diverse dalla pirateria nel corso delle sue operazioni. Inoltre, EUNAVFOR Atalanta è autorizzata a trasmettere all'ufficio centrale nazionale INTERPOL di Mogadiscio le informazioni raccolte su presunte attività di pesca illegale, Non regolamentata, Non riportata (INN, in inglese *Illegal, Unreported, Unregulated, IUU*) nel corso delle sue operazioni. La decisione del Consiglio 2022/2441 dovrebbe raggiungere il duplice obiettivo di dimostrare attenzione alle priorità del Governo federale somalo, cercando allo stesso tempo possibili margini di cooperazione in materia di sicurezza con le sue organizzazioni, nonché di rafforzare la struttura della vecchia Atalanta, consolidandone il ruolo nell'ambito della *maritime security* (i.e.: *EU MSO tasks*) (33).

La Marina continua a partecipare all'operazione con un'Unità navale e assetti aerei imbarcati per un periodo di 8 mesi/anno. Per assicurare la possibilità di fare fronte ai nuovi compiti di EUNAVFOR Atalanta nell'ambito delle attività di *law enforcement* evidenziate, tra cui la lotta al narcotraffico e a quello delle armi, la Forza armata ha avviato le azioni necessarie a definire il perimetro giuridico-legale-operativo di attuazione, con particolare riguardo all'avanzamento di una proposta di modifica della L. 145/2016 intesa a svincolare l'art. 19 («disposizioni penali») dalle previsioni specifiche riferibili alle operazioni di contrasto della pirateria.

Nell'area, inoltre, sono presenti gli Stati membri, tra cui l'Italia, che hanno aderito anche alla più volte richiamata EMASoH/Agenor, lanciata nel gennaio 2020 per ripristinare la sicurezza e la stabilità nello Stretto di Hormuz e suoi approcci. La Forza armata ha iniziato a contribuire con i propri assetti aeronavali a partire



Nave FASAN in
Operazione Atalanta.

dalla seconda metà del 2021 e assicurando attualmente la presenza di un'Unità navale e assetti aerei imbarcati per un periodo fino a 8 mesi/anno. L'impegno si è ulteriormente rafforzato nel luglio 2022, assumendo per un periodo di sei mesi il comando tattico della *Task Force*, TF 474 (denominazione dell'organizzazione tattica in mare dell'operazione) con il Contrammiraglio Stefano Costantino (primo Ufficiale Ammiraglio ad assumere l'incarico) imbarcato su nave Paolo Thaon di Revel — capoclasse dei 7 nuovi Pattugliatori Polivalenti d'Altura (PPA) — che ha assunto anche il ruolo di *flagship*. Un impegno continuo e incrementale, ben testimoniato anche da diverse navi italiane coinvolte in supporto diretto e associato alla TF 474.

Completa il quadro del supporto della Marina al *Compass* — come visto in parte già attuale, in parte potenziale — l'impegno nel Golfo di Guinea e quello sul versante opposto in Mozambico. Si tratta di aree di elevato interesse nazionale nella quale la Forza armata conduce, nel primo caso, dal 2020 l'operazione antipirateria Gabinia (nome che mutua quello della *lex gabinia* romana promulgata nel 67 a.C., così denominata in base al suo promotore, il tribuno della plebe

Aulo Gabinio per combattere la pirateria nel mar Mediterraneo) con un'Unità navale e assetti aerei imbarcati per un periodo di 8 mesi/anno. Nell'ambito di Gabinia, l'Unità della Marina dispiegata partecipa anche alle CMP condotte dall'UE nell'area. Sul versante mozambicano, la Forza armata assicura la vigilanza a tutela degli interessi nazionali della sicurezza energetica, rivitalizzando gli esistenti accordi di cooperazione e accompagnando le operazioni di *maritime security* a programmi di *maritime capacity building*, funzionali ad abilitare il libero sviluppo delle imprese *off-shore* di interesse nazionale.

Come si evince dalla panoramica fornita, la peculiare dislocazione delle Unità e dei Reparti della Marina fuori dal Mediterraneo rafforza anche la necessità di creare strutture marittime di supporto logistico nelle aree di maggiore presenza al di fuori del Mediterraneo verso oriente, dove per un'azione più consistente ed efficace in profondità diventa imprescindibile l'attivazione di un polo (*hub*) a preminente connotato marittimo in un sito di valente strategicità geografica come, ad esempio, l'Oman o un paese all'interno del Golfo Persico, come lo è già oggi la base nazionale avanza a Gibuti della Difesa.

Il contributo della Marina al rafforzamento della MSA

Lo sviluppo di una MSA europea è un prerequisito essenziale per garantire la superiorità informativa, a propria volta prerequisito imprescindibile per ottenere la superiorità decisionale, per assicurare il libero e legittimo uso del dominio marittimo. Gli accordi fondati su concetti quali: la *responsibility to share*; *governance* comune; standardizzazione e interoperabilità (in termini di strumenti, procedure e formazione); la protezione dei dati e l'implementazione di un livello classificato, cioè confidenziale, nei servizi forniti; integrazione dei sistemi di sorveglianza nazionali; adozione di un sistema di finanziamento comune per gli acquisti congiunti di attrezzature/strumenti per la MSA, sono tutti elementi necessari per creare, mantenere e sviluppare nel tempo una *Integrated Maritime Surveil-*

lance (IMS) multisettoriale, multilaterale e multidominio, da cui l'UE e gli Stati membri non possono più prescindere, per supportare la precitata *Integrated Maritime Policy* (IMP) (34). In particolare, il carattere *cross-sectorial* — cioè l'approccio già previsto dalla EUMSS afferente all'efficace cooperazione di tutti gli aventi causa delle istituzioni civili e militari — dell'IMS dovrà avere il suo corrispettivo nazionale nella richiamata progettualità DIISM, da rendere pienamente interoperabile con le precitate iniziative europee con particolare riguardo al CISE. Al fine di ottimizzare gli strumenti disponibili e addivenire ad un quadro situazionale marittimo che sia il più chiaro possibile, è fondamentale introdurre un grado di flessibilità tra i vari sistemi in modo da poter agevolmente accedere ai dati forniti dalle attuali piattaforme in uso in ambito alleato, europeo (MARSUR, CISE), guineano (YARIS), nazionale (V-RMTC). È inoltre necessario creare un'istituzione UE *ad hoc*, o adattare quelle esistenti, in modo da coordinare l'impiego dei fondi europei, gli accordi di condivisione dei dati, la gestione strategico-operativa della MSA dell'UE a sostegno delle missioni CSDP/CFSP e degli Stati membri, per fornire politiche e orientamenti agli enti preposti allo sviluppo dei sistemi. A tal riguardo, la Marina Militare sta già capitalizzando iniziative quali il neo-avviato programma dell'*European Defence Agency* denominato *Comprehensive Approach to Situational Awareness for the Maritime Spaces of Europe* (CASAMSE), che mira ad attuare i progetti di cooperazione sulla MSA per la Difesa e la sincronizzazione delle attività esistenti e future, per aumentarne l'efficacia e ridurne i costi. In ogni caso, per addivenire a un quadro situazionale marittimo unitario, è necessario *in primis* far progredire e finalizzare ulteriormente i citati progetti dell'UE in materia, ovvero sia il MARSUR e il CISE. Questo faciliterebbe come detto anche l'esecuzione di alcuni compiti specifici delle operazioni di sicurezza marittima, come quelli relativi alla libertà di navigazione in attuazione del diritto internazionale marittimo e alla protezione delle linee di comunicazione marittime, oltre alla gestione di ulteriori fattori che incidono sulla sicurezza marittima quali la pesca INN, la competizione per l'accesso alle risorse marine, la protezione delle linee ener-

getiche e delle infrastrutture critiche (comprese quelle che giacciono sui fondali marini) e le dorsali dati, l'indirizzamento delle c.d. *Non Traditional Security Threats* — tra cui rientrano: lo sfruttamento incontrollato delle risorse marine; il nesso tra scarsità di acqua e cibo e l'aumento della povertà, a cui poi è legato il fenomeno dei flussi migratori irregolari che è alimentato anche dai fenomeni di insicurezza locale; l'inquinamento, le pandemie; gli effetti dei cambiamenti climatici — senza dimenticare ovviamente la difesa marittima delle frontiere dell'UE.

Un cenno sulle opportunità per lo sviluppo di nuovi progetti per il rinnovamento dello Strumento marittimo nazionale.

Nello *Strategic Compass* gli Stati membri hanno assunto l'impegno «a investire di più e meglio» nelle capacità di Difesa. Per una più efficiente e tempestiva progettazione dei nuovi mezzi aeronavali occorre utilizzare al meglio le iniziative e i meccanismi per la Difesa europea come i precitati CARD, PESCO, EDF e gli altri processi collegati alla definizione e sviluppo dei mezzi, apparecchiature e sistemi d'arma, nel nostro caso necessari a svolgere con maggiore efficacia i compiti di sicurezza e difesa marittima, nonché supportare la presenza navale a livello globale dell'UE come indicato dalla Bussola (ma prima ancora dalla EUMSS), in linea con il precitato principio del c.d. «*single set of Forces & requirements*».

Un importante valore aggiunto, nonché fattore moltiplicativo di sforzi, è rappresentato dai partenariati per sviluppare capacità di nuova generazione, un ambito nel quale la Marina Militare sta già portando avanti dif-



ferenti progetti, tra cui si evidenzia il progetto PESCO *European Patrol Corvette* (EPC), per la realizzazione di Unità navali del tipo Pattugliatori, che coinvolge anche la Francia, la Spagna e la Grecia (oltre che il Portogallo in qualità di osservatore). Poiché il requisito di sviluppare tecnologie a duplice uso e capacità polivalenti (*multipurpose-by-design*) è ancora valido (35), occorre continuare a sostenere la promozione dell'integrazione tra agenzie a livello civile-militare e pubblico-privato (industria, centri di ricerca e università), al fine di massimizzare e ottimizzare gli sforzi, la cooperazione e le sinergie, in aderenza al concetto di Approccio Nazionale Sistemico al Dominio Marittimo (ANSDM) (36). Inoltre, la Marina Militare ha recentemente promosso una proposta di progetto PESCO *ad hoc* denominato *Critical Seabed Infrastructure Protection* (CSIP), in considerazione della significativa lacuna inerente la disponibilità di assetti idonei alla nuova *seabed warfare*, una criticità ancora non riconosciuta formalmente a livello PESCO, per la sorveglianza e la protezione delle infrastrutture strategiche che giacciono sui fondali negli spazi marittimi dell'UE (gasdotti, condotte e cavi energetici, dorsali di comunicazione). Questo progetto è stato originato da un'idea nata al 3° Reparto dello Stato Maggiore della Marina, e in particolare nel 5° Ufficio Pianificazione Generale, l'Elemento di Organizzazione dello Stato Maggiore preposto alla definizione e sviluppo delle esigenze operative delle nuove progettualità propedeutiche al rinnovamento dello Strumento Marittimo.

Verso una conclusione


Come esaminato nella prima parte di questo articolo, l'esigenza dell'UE di dotarsi di un apparato autonomo di sicurezza e difesa è presente sin dai suoi albori, ai tempi della CE e prima ancora della UEO. Si tratta di un lungo percorso che non può definirsi affatto concluso dal momento che un «esercito», o meglio una Difesa strutturata europea con Forze Armate europee propriamente dette ancora non esiste. Ai primordi, come abbiamo visto, l'assenza di una strategia di sicurezza e difesa unitaria, elaborata cioè dagli Stati membri e approvata dagli organismi politici direttivi dell'UE, non aveva permesso l'avvio e una tangibile progressione verso un'organizza-

zione di sicurezza e difesa europea, se non a partire dagli anni '90. Un importante tassello è stato posto il 12 dicembre 2003 con la Dichiarazione del Consiglio europeo sulle relazioni transatlantiche che in «brevi dieci punti» sostanzialmente contiguità con l'allora c.d. documento Solana «*A Secure Europe in a Better World*», o, se si vuole, la prima «*European Security Strategy*», ovvero il primo tentativo di conferire una dottrina strategica alla CSDP (sulla scia della *National Security Strategy* americana, di cui riprendeva taluni concetti sul nuovo ordine mondiale) basata sulla «insostituibilità delle relazioni transatlantiche» (37). A distanza di 11 anni (2014) è stata emanata la EUMSS, 2 ulteriori anni dopo (2016) la EUGS e a seguire gli altri documenti strategici — fino allo *Strategic Compass* — passati in rassegna in questo elaborato: in estrema sintesi, l'UE ambirebbe ad elevarsi a *global security provider*, ma anche a *global maritime security provider*, un'ambizione che il *Compass* non solo conferma, ma fa assumere l'impegno agli Stati membri di accelerare il percorso intrapreso verso la sua concretizzazione.

In questo contesto, la sicurezza marittima e l'esercizio della deterrenza e difesa diventano elementi fondamentali per preservare la stabilità regionale, prodromo per la libertà di navigazione, la sicurezza degli operatori e del *cluster* marittimo, la crescita economica, il libero commercio, la sicurezza energetica nazionale ed europea, l'utilizzo responsabile delle risorse marine; in un sol termine, tutela e promozione degli interessi europei che ovviamente comprendono quelli nazionali. Per assicurare tale obiettivo, è necessario rafforzare il ruolo e l'importanza strategica del Mediterraneo e della sua dimensione allargata affinché acquisisca la dovuta centralità nell'agenda di sicurezza e difesa dell'UE, traducendo la prospettiva riportata nei documenti nazionali di valenza strategica in quelli redatti in ambito UE, i cui pilastri sono stati presentati nelle pagine precedenti. Per costruire un perimetro capace di ricondurre le priorità strategiche nazionali al consesso europeo, è necessario impiegare tutti gli strumenti di sicurezza e difesa dell'UE, a partire dall'indirizzamento dei filoni di lavoro relativi della dimensione militare marittima europea indicati nel *Compass*, ma prima ancora nella EUMSS, soprattutto nell'ambito dell'attuale attività di revisione in cui l'Italia continua a rivestire un ruolo di

primo piano, grazie all'impegno congiunto e sinergico *in primis* dei ministeri di Esteri e Difesa.

Circa le CMP, preme evidenziare che, come sottolineato dal HR/VP Borrel, si tratta di un valido strumento aggiuntivo, flessibile nell'implementazione (poiché non richiede l'attivazione delle procedure per l'avvio di una operazione militare europea CSDP, dalla convergenza politica degli Stati membri, fino alla definizione della catena di comando e controllo e delle regole di ingaggio, per citare gli aspetti più rilevanti) e complementare (cioè non sostitutivo) della CSDP, che può supportare l'UE nell'affermarsi quale *global maritime security provider*. Per questo motivo è necessario istituire nuove MAI in cui replicare il Concetto delle CMP, anche al fine di far focalizzare l'attenzione di Bruxelles parimenti nelle aree marittime prossime ai confini dell'UE.

Al riguardo, qualora lo strumento delle CMP si rivelasse nelle sue evoluzioni future particolarmente vantaggioso per gli interessi marittimi nazionali, se ne potrebbe valutare una sua applicazione anche nel Mediterraneo. In particolare, circa questa eventualità, ciò non deve comunque precludere il percorso individuato dalla Forza armata e dalla Difesa volto alla definizione di una *strategia europea di sicurezza e difesa per il Mediterraneo*, che evidenzia la crucialità del bacino, anche in chiave "allargata", per gli interessi europei, per la cui tutela e difesa è necessario potenziare la sicurezza marittima, un ambito in cui la Marina Militare è imprescindibile e in cui l'Italia svolge un ruolo centrale. Ciò, in attuazione dei dettami della EUMSS, i principi del *Compass* ma, prima ancora, della Strategia ministeriale nazionale di sicurezza e difesa per il Mediterraneo. 

NOTE

(1) Fonte: <https://www.treccani.it/enciclopedia/comunita-economica-europea>, consultato il 6.12.22.

(2) Cifre tratte da *The Military Balance* 1985-86, pp. 40-43, 46-54.

(3) P. Kennedy, *Ascesa e declino delle grandi potenze*, ed. 1987, pp. 595-597.

(4) Per esempio, EUROCORPS, la Forza multinazionale a livello di Corpo d'Armata (nata nel 1992); per quanto più attinente al dominio marittimo, la Forza marittima europea quadripartita EUROMARFOR, l'*European Amphibious Initiative* (EAI), la *Spanish-Italian Amphibious Force* (SIAF), la più recente *European Carrier Group Interoperability Initiative* (EUCGI).

(5) L'UEO traeva le proprie origini dal Trattato di Bruxelles del 17 marzo 1948, che aveva dato vita ad un patto di autodifesa collettiva tra i 5 Stati contraenti: Belgio, Francia, Lussemburgo, Paesi Bassi e Regno Unito. Il Trattato di Bruxelles era stato modificato dagli Accordi di Parigi del 23 ottobre 1954, che avevano segnato la nascita della UEO (e l'ingresso dell'Italia). La disposizione fondamentale del Trattato era l'articolo 5, che prevedeva l'assistenza automatica di tutti gli Stati membri in caso di aggressione nei confronti di uno di essi. La Presidenza dell'UEO è stata attribuita a turno ai paesi membri su base semestrale, secondo l'ordine alfabetico inglese. Gli organi dell'UEO erano il Consiglio dei ministri, il Segretario generale e l'Assemblea parlamentare. Il Consiglio dei ministri, a seguito delle decisioni adottate dall'Unione europea con il Trattato di Amsterdam, non si è più riunito dal novembre 2000, in quanto le funzioni operative della UEO sono state completamente trasferite in seno all'UE. Dal 1° luglio 2001 la UEO ha quindi cessato di avere un ruolo operativo nella difesa europea (fonte: Camera dei deputati, XVI legislatura, UEO, scheda dell'organizzazione, reperibile al link: https://leg16.camera.it/62?europa_estero=60, consultato il 5.12.22).

(6) Tali missioni sono state istituite nella dichiarazione di Petersberg, adottata in occasione del Consiglio ministeriale dell'Unione europea occidentale (UEO) del giugno 1992. In quell'occasione i paesi membri dell'UEO dichiararono la loro disponibilità di mettere a disposizione dell'UEO, ma anche della NATO e dell'UE, le unità militari provenienti dalla loro schiera di forze armate convenzionali. Da allora, hanno interessato: a) le missioni umanitarie o di evacuazione; b) le missioni di prevenzione dei conflitti e le missioni di mantenimento della pace; c) le missioni di unità combattenti per la gestione delle crisi, ivi comprese le operazioni per il ripristino della pace; d) le azioni congiunte in materia di disarmo; e) le missioni di consulenza e di assistenza in materia militare; f) le operazioni di stabilizzazione al termine dei conflitti. Fonte: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=LEGISSUM:petersberg_tasks, consultato il 5.12.22.

(7) Gli Accordi «*Berlin plus*», conclusi nel 2003, regolano le relazioni operative tra l'UE e la NATO, permettendo alla prima di avvalersi delle capacità di pianificazione e di comando della seconda e di utilizzarne i mezzi per realizzare missioni di gestione delle crisi. Nel 2021, L'operazione UE Althea in Bosnia-Erzegovina è l'unica ad essere condotta nell'alveo del «*Berlin plus*». Dalla fine del 2004, Althea è succeduta all'operazione NATO di stabilizzazione (SFOR). La missione rispecchia perfettamente ciò il «*Berlin plus*» stabilisce nella sua sostanza. La pianificazione è seguita dal Supreme Headquarters Allied Powers Europe (SHAPE), che opera come quartier generale. Il comando è stato esercitato dal Deputy SACEUR, un generale «4 stelle» inglese fino alla Brexit, a partire dalla quale è passato al Vice Chief of Staff, un generale a «3 stelle» francese. Il coordinamento con l'UE avviene tramite due celle situate una a SHAPE e l'altra a Napoli all'interno dell'Allied Joint Force Command (JFC Naples), il cui scopo specifico è quello di coordinare le forze di riserva NATO-UE e fornire all'Operation Commander aggiornamenti e informazioni. (fonte: LGen. Olivier Rittmann, *Operation Althea and the virtues of the Berlin Plus Agreement*, articolo pubblicato sul NATO Defence College policy brief, n. 02/gennaio 2021).

(8) Atti del Consiglio europeo di Colonia, 3-4 giugno 1999. Fonte: https://www.europarl.europa.eu/summits/kol2_it.htm#an3, consultato il 12.12.2022.

(9) Il Fondo europeo per la difesa (*European Defence Fund* - EDF) è un'iniziativa della Commissione europea al fine di sostenere la ricerca e lo sviluppo collaborativo nel settore della difesa e per promuovere una base industriale della difesa europea innovativa e competitiva. Il Fondo promuove la cooperazione tra imprese e attori della ricerca di ogni dimensione e origine geografica nell'Unione europea, nella ricerca e nello sviluppo di tecnologie e attrezzature di difesa all'avanguardia e interoperabili. Il Fondo sostiene progetti competitivi e collaborativi durante l'intero ciclo di ricerca e sviluppo per un maggiore impatto sulla capacità di difesa europea e sul panorama industriale. Incoraggia fortemente la partecipazione delle piccole e medie imprese a progetti collaborativi e promuove soluzioni innovative all'avanguardia. L'Unione europea fornisce supporto lungo tutto il ciclo di vita, dalla ricerca allo sviluppo del prototipo fino alla certificazione. Sono ammissibili solo i progetti collaborativi. Al Fondo è dedicato un budget di quasi 8 miliardi di euro per il 2021-27, di cui 2,7 miliardi di euro per finanziare la ricerca collaborativa sulla difesa e 5,3 miliardi di euro per finanziare progetti di sviluppo di capacità collaborative a integrazione dei contributi nazionali. Fonte: FIRST, Finanziamenti per l'Innovazione, la Ricerca e lo Sviluppo. https://first.art-er.it/_aster_viewProgramma/789/fondo-europeo-per-la-difesa, consultato il 18.12.22.

(10) Art. 42.6 TUE: «Gli Stati membri che rispondono a criteri più elevati in termini di capacità militari e che hanno sottoscritto impegni più vincolanti in materia ai fini delle missioni più impegnative instaurano una cooperazione strutturata permanente nell'ambito dell'Unione. Detta cooperazione è disciplinata dall'articolo 46. Essa lascia impregiudicato l'articolo 43».

(11) Reperibile al seguente hyperlink: https://www.eeas.europa.eu/eeas/global-strategy-european-unions-foreign-and-security-policy_en,

(12) Reperibile al seguente hyperlink: https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST%2011205%202014_%20INIT/EN/pdf e associato Action Plan reperibile al seguente hyperlink: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-17002-2014-INIT/en/pdf>, consultato il 6.12.22.

(13) L'IMP si fonda sull'idea che l'UE può avere un elevato ritorno dai propri spazi marittimi con minor impatto sull'ambiente, attraverso il coordinamento della sua ampia gamma di attività interconnesse con oceani, mari e coste. Di conseguenza, l'IMP mira a rafforzare la blue economy europea, abbracciando tutte le attività marittime. Fonte: Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, *una*

La marittimità nello Strategic Compass, la Bussola Strategica dell'Unione europea

politica marittima integrata per l'Unione europea (COM (2007) 575). Fonte: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/121/integrated-maritime-policy-of-the-european-union>, consultato il 18.12.22.

(14) Reperibile al seguente hyperlink: https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/jointcommunication_2021_24_1_en.pdf, consultato il 7.12.22.

(15) EU - Joint communication to the EU Parliament, the Council, the EU Economic and Social Committee and the Committee of the regions on «A stronger EU engagement for a peaceful, sustainable and prosperous Arctic», October 2021, reperibile al seguente hyperlink: https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/2_en_act_part1_v7.pdf, consultato il 7.12.22.

(16) Reperibile al seguente hyperlink: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9946-2021-INIT/en/pdf>, consultato il 7.12.22.

(17) EU - Joint communication to the EU Parliament, the Council, the EU Economic and Social Committee and the Committee of the regions on «Setting the course for a sustainable blue planet - Joint Communication on the EU's International Ocean Governance agenda», June 2022, reperibile al seguente hyperlink: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022JC0028&from=EN>, consultato il 7.12.22.

(18) Reperibile al seguente hyperlink: https://www.difesa.it/II_Ministro/Documents/Strategia%20Mediterraneo%202022.pdf, consultato il 7.12.22.

(19) Reperibile al seguente hyperlink: https://www.difesa.it/SMD/CaSMD/Concetto_strategico_del_Capo_di_SMD/Documents/CS_22/Concetto_Strategico_del_CaSMD_2022.pdf, consultato il 7.12.22.

(20) Reperibile al seguente hyperlink: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7371-2022-INIT/it/pdf>, consultato il 7.12.22.

(21) Council Conclusions launching the pilot case of the Coordinated Maritime Presences concept in the Gulf of Guinea del 25 gennaio 2021. Documento reperibile al seguente hyperlink: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5387-2021-INIT/en/pdf>, consultato il 7.12.22. Informazioni aggiuntive al seguente hyperlink: https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2021/01/25/gulf-of-guinea-council-conclusions-launching-the-pilot-case-for-the-coordinated-maritime-presences-concept/?utm_source=dsms-auto&utm_medium=email&utm_campaign=Gulf+of+Guinea%3a+Council+conclusions+launching+the+pilot+case+for+the+Coordinated+Maritime+Presences+concept.

(22) P. Kennedy, *ibid.*

(23) Nel mondo, l'Italia è 1^a per flotta traghetti e tra i primi per operatori energetici; in UE, è 2^a per trasporto marittimo 2^a per flotta peschereccia, 3^a per cantieristica navale, 3^a per turismo costiero, 6^a per flotta di bandiera. La *blue economy* italiana è prodotta da 921 mila occupati, 225 mila imprese, 21 mila imprese giovanili. 51,2 mld € è il valore aggiunto prodotto (3,4% incidenza su totale economia nazionale). Il «Sistema Mare» genera un moltiplicatore sull'economia di 1,7 e, in particolare, di 2,4 del «Settore cantieristica militare e industria ad alta tecnologia correlata» (per ogni euro investito). 136 mld € è il valore complessivo attivato dalla nostra economia del mare, con 9,1% di incidenza su totale economia nazionale (Dati 2022 - Fonte: CONFITARMA Rapporto annuale; UNIONCAMERE (X Rapporto sull'economia del Mare 2022)). Per i parametri che attestano il livello di una potenza statale, cfr. P. Kennedy, *Ascesa e Declino delle Grandi Potenze* (decimo volume della collana geopolitica edita dal Corriere della sera, marzo 2022).

(24) Fonte: <https://globalpeoservices.com/top-15-countries-by-gdp-in-2021/>, consultato il 18.12.22.

(25) La chiave della sicurezza energetica (*energy security*) passa dal mare anche attraverso il Gas naturale liquido, che nel 2021 ha costituito il 13,5% delle importazioni di gas (fonte: MiTE). Una nave metaniera può trasportare fino a 160 milioni di m³ di prodotto in forma gassosa, rifornendo navi gassificatrici che hanno una capacità fino a 5 miliardi di m³ (SNAM, su mandato del governo, ne ha acquistate 2). I maggiori esportatori di GNL per l'Italia sono il Qatar, l'Algeria, gli Stati Uniti, e in parte minore l'Egitto e la Nigeria, con rotte di approvvigionamento che rientrano «geograficamente» nella dimensione strategica del «Mediterraneo Allargato».

(26) Fonte: Strategia ministeriale di sicurezza e difesa per il Mediterraneo, ed. maggio 2022, reperibile al seguente hyperlink: https://www.difesa.it/II_Ministro/Documents/Strategia%20Mediterraneo%202022.pdf, consultato il 15.12.22.

(27) Reperibile al seguente hyperlink: https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/joint_communication_renewed_partnership_southern_neighbourhood.pdf, consultato il 8.12.22.

(28) Sebbene concettualmente impostato nel 2007 e predisposto dal punto di vista tecnologico nel 2012 presso il Comando in Capo della Squadra navale (CINCPNAV) con la realizzazione, all'interno della Centrale Operativa Multidominio Marina (COMM), della Centrale Nazionale Interministeriale di Sorveglianza Marittima (CNISM – braccio operativo del DIISM), a oggi il DIISM non trova ancora completo sviluppo nella sua dimensione interministeriale. Al riguardo, la Strategia ministeriale di sicurezza e difesa per il Mediterraneo, postulando la necessità di un «approccio sistemico» che coinvolga gli altri dicasteri e istituzioni che possono contribuire a migliorare il quadro securitario complessivo, ha rimarcato l'importanza di capitalizzare quanto già disponibile a livello governativo e di procedere al conseguimento della piena operatività del DIISM, in modo da favorire un'azione unitaria dello Stato sul mare. Infatti, il concetto del DIISM deriva dall'esigenza, quanto mai attuale, di addivenire a un quadro di situazione marittima unico, condiviso e validato a beneficio di tutte le amministrazioni che esercitano competenze sul mare, un progetto che, in ambiente europeo, troverebbe naturale sbocco nel precitato CISE.

(29) Come la piattaforma «Indo-Pacific Regional Information Sharing (IORIS)» parte del progetto di cooperazione e *capacity building* per l'Indo-Pacifico «Critical Maritime Routes Indo-Pacific (CRIMARIO-I)» Il *Critical Maritime Routes Indo-Pacific (CRIMARIO II)* è un progetto di cooperazione e *capacity building* per l'Indo-Pacifico finanziato dalla UE. Il progetto CRIMARIO è nato nel 2015 per migliorare la sicurezza marittima nell'area dell'Oceano Indiano, con un'attenzione particolare agli Stati e alle regioni arcipelagiche dell'Africa orientale. Concluso nel 2019, l'anno seguente è stato esteso anche all'area del Pacifico, assumendo l'attuale denominazione CRIMARIO II. Il progetto, finanziato dall'EU per il periodo 2020-24 con un budget di 7.5 milioni di euro, ha lo scopo di: migliorare lo scambio / analisi delle informazioni e la gestione delle crisi e degli incidenti; rafforzare la sorveglianza marittima inter-agenzia, l'attività di polizia marittima, le indagini e la conseguente azione giudiziaria, oltre a supportare gli Stati nella loro azione di aderenza agli strumenti giuridici internazionali e agli accordi regionali pertinenti. CRIMARIO II impiega il sistema IORIS quale strumento di *data sharing* per gli scopi di cooperazione con i paesi della Regione. Fonti: <https://www.crimario.eu/en/2020/06/11/maritime-security-eu-crimario-initiative-starting/>, consultato il 12.12.22.

(30) Il Codice di condotta Yaoundé, dal nome della capitale del Camerun in cui gli Stati che hanno affaccio nel Golfo di Guinea decisero di adottarlo nel 2013, è la più ampia iniziativa regionale per contrastare il fenomeno della pirateria, delle rapine armate contro le navi e dell'attività marittima illegale nell'Africa occidentale e centrale (Fonte: D. Panebianco, *ibid.*, p. 244). Il software «Yaoundé Architecture Regional Information Sharing (YARIS)» supporta l'Architettura di Yaoundé per la creazione di una comune piattaforma per la MSA. In particolare, è necessario sostenere l'Architettura di Yaoundé e lo YARIS quale strumento per il consolidamento delle capacità di sorveglianza marittima nella Regione, un processo che potrebbe poi culminare con una federazione tra l'*Interregional Coordination Centre (ICC)*, al vertice dell'architettura di Yaoundé e il V-RMTC della Marina Militare.

(31) In linea con la Strategia ministeriale di Sicurezza e Difesa per il Mediterraneo, la Difesa ha deciso l'ampliamento sul piano strategico, operativo e tattico, dell'operazione di sorveglianza marittima «Mare Sicuro», avviata il 12 marzo 2015, a cominciare dall'allargamento dell'area di operazione, che passa dagli attuali 160.000 a 2.000.000 km quadrati circa, comprendendo la gran parte degli spazi internazionali marittimi del bacino mediterraneo.

(32) Azione comune 2008/851/PESC del Consiglio, del 10 novembre 2008, relativa all'operazione militare dell'Unione europea volta a contribuire alla dissuasione, alla prevenzione e alla repressione degli atti di pirateria e delle rapine a mano armata al largo della Somalia (GU L 301 del 12.11.2008, pag. 33).

(33) Surveillance; Maritime Protection; Maritime Interdiction/Control; Maritime Counterterrorism and Counter-Proliferation of WMD; Maritime Law Enforcement (MLE); Maritime contribution to countering Hybrid Threats Maritime Presence; Maritime Security Sector Reform; Contribution to operations and missions ashore; Non-Combatant Evacuation Operations (Fonte: EU MSO Concept ed. 2021).

(3) L'IMS è parte di una serie di iniziative che compongono la precitata EU *Integrated Maritime Policy (IMP)*, l'approccio olistico dell'Unione a tutte le politiche marittime europee avviato nel 2007.

(35) Nel discorso per la cerimonia del varo del primo Pattugliatore Polivalente d'Altura (PPA) della Marina Militare — il Paolo Thaon di Revel — l'allora Ministro della Difesa, dott.ssa Elisabetta Trenta, ha affermato che la nuova Unità è «il perfetto esempio del nuovo paradigma del *multipurpose-by-design*, che riguarda la realizzazione di nuovi assetti militari multi-funzione/multi-ruolo, concepiti tali sin dalla fase embrionale della loro progettazione, recependo il peculiare requisito di alta flessibilità operativa, così come la possibilità di integrare facilmente nuove capacità; ciò per garantire una sempre maggiore agilità e flessibilità d'impiego delle stesse capacità militari, ottimizzando le risorse». Per maggiori approfondimenti sul paradigma del «*multipurpose by design*» cfr. D. Panebianco, *Le possibili evoluzioni del concetto di difesa del XXI secolo*, *Rivista Marittima*, dicembre 2019.

(36) D. Panebianco, *Compendio Sicurezza e Difesa Marittima*, Supplemento R.M. 06/22, pagg. 265-267, 275-277, reperibile al seguente hyperlink: https://www.marina.difesa.it/media-cultura/editoria/marivista/Documents/supplementi/Supplemento_Giugno_2022.pdf, consultato il 13.12.22.

(37) Fonte: https://www.difesa.it/Informazioni/DellaDifesa/periodico/II/Periodico_AnniPrecedenti/Documents/European_Security_Strate_49transatlantiche.pdf, consultato il 15.12.22.

Quale architettura di sicurezza per il Mediterraneo Allargato alla luce della guerra in Ucraina



Matteo Bressan

Il contesto internazionale di riferimento

Il sistema internazionale contemporaneo è sempre più caratterizzato da un'accresciuta competizione duratura che, progressivamente, sta erodendo l'architettura internazionale di sicurezza determinando differenti livelli di instabilità che rischiano di compromettere l'ordine mondiale e la sicurezza europea. Quale conseguenza del riaccuirsi del confronto tra Stati, il paradigma di riferimento nell'escalation dei rapporti

interstatali è cambiato, introducendo la figura del «concorrente» che ha reso obsoleto il classico modello «pace-crisi-conflitto», evoluto in «competizione-crisi-conflitto», per cui si registra oramai uno stato di «competizione duratura» (la *continuum competition*), ossia di tensione internazionale permanente, in cui diventa sempre più complesso tutelare i propri interessi. Tutto ciò favorisce la spregiudicatezza dei regimi a stampo autoritario, soprattutto se finanziariamente abbienti,

Docente di Studi Strategici presso la SIOI e analista del NATO Defense College Foundation.



nella cui «libertà d'azione» rientra in maniera sempre più marcata anche lo sfruttamento di ogni utile dinamica e dimensione di carattere ibrido e asimmetrico. Ciò ha fatto crescere tensioni e conflittualità, coinvolgendo tanto i paesi in competizione per l'accesso alle risorse o la primazia dei mercati, quanto popoli desiderosi di una vita migliore (1).

Il ritorno della guerra in Europa

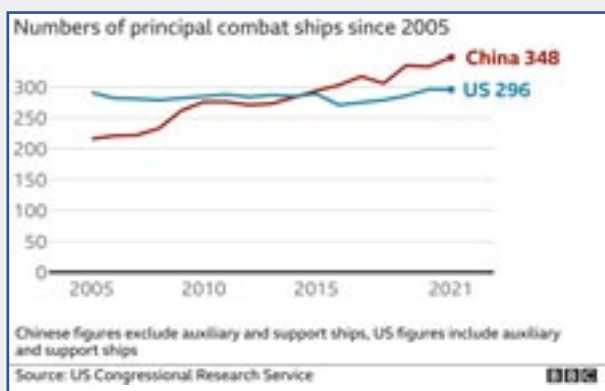
L'invasione dell'Ucraina, lo scorso 24 febbraio da parte della Russia, ha rappresentato un trauma per l'intero sistema internazionale. Ciò è apparso evidente con

i ripetuti avvertimenti russi che, in più di una circostanza, non hanno escluso il possibile ricorso alle armi nucleari nel corso di un conflitto tra Stati sovrani. La risposta occidentale si è concentrata sulla fornitura di aiuti militari all'Ucraina e sull'applicazione di sanzioni economiche contro la Russia. Nella forma attuale il conflitto potrebbe durare anni e, anche se non possiamo prevedere il quando e il come, le economie, le istituzioni di Ucraina e Russia usciranno trasformate, se non sconvolte, dalla guerra che renderà, almeno nel breve e medio periodo, la rottura dell'Europa con la Russia irreversibile (2). Le conseguenze della guerra stanno

avendo effetti globali, compreso un grave impatto sulla sicurezza alimentare (3), dal momento che sia la Russia che l'Ucraina sono importanti produttori di cibo (4).

Verso un nuovo bipolarismo

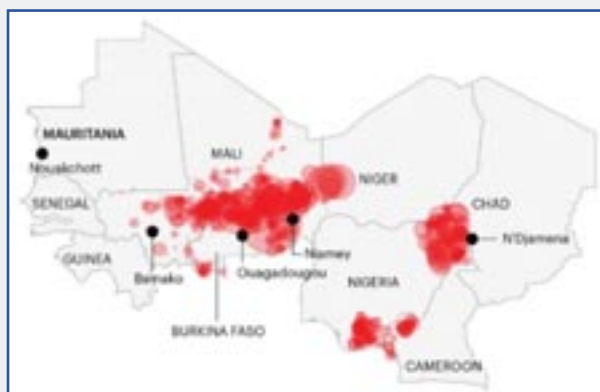
Secoli di competizione globali mostrano come l'ascesa e il declino di una potenza, e di un paese in genere, siano direttamente correlate alle dimensioni e alla capacità delle sue forze navali. Non è un caso che la competizione tra Stati Uniti e Cina passi anche e soprattutto per il settore navale, attualmente fonte di notevoli preoccupazioni a Washington anche a causa delle restrizioni, in termini di budget, che hanno colpito il settore delle costruzioni navali statunitensi (5). Sebbene la strategia statunitense sia quella di dismettere le piattaforme più vecchie a favore di una flotta ridotta nei numeri ma qualitativamente all'avanguardia rispetto a quelle concorrenti, vi è il rischio che tale scelta possa pregiudicare la capacità degli Stati Uniti di proteggere i suoi interessi globali. Un recente rapporto del ministero della Difesa statunitense ha infatti riconosciuto che la cinese PLAN (People's Liberation Army Navy) ormai è *la più grande marina militare del mondo, con 355 unità di superficie o subacquee* (6), a fronte delle circa 300 unità statunitensi. Al di là però dei singoli numeri quello che preoccupa gli analisti occidentali è la rapidità con cui la PLAN è riuscita a passare in pochi anni (dagli anni '90 in sostanza) da una forza con limitate ambizioni costiere (*green water navy*) a una con capacità ed assetti idonei a mettere in discussione la supremazia statunitense in Asia Pacifica (7).



China as overtaken the US with the largest navy in the world, BBC.

Il Sahel come epicentro del terrorismo

Vent'anni di guerra contro il terrorismo a livello mondiale sono stati accompagnati dall'emergere di guerre civili sanguinarie, stati fragili e falliti e di attori non statuali di particolare virulenza. L'epilogo della più che ventennale Global War on Terrorism (GWOT), non ha prodotto i risultati auspicati né tanto meno stati-nazione più efficienti. Basti pensare ai risvolti in Somalia in termini di consenso al terrorismo e al fondamentalismo, all'affermazione dello Stato Islamico in Iraq, laddove gli intenti iniziali erano quelli di avviare un processo di partecipazione democratica della popolazione irachena, fino al ritorno al potere dei Talebani in Afghanistan, nell'agosto del 2021 (8). A pesare sul bilancio degli interventi di stabilizzazione, ricostruzione e *nation building* degli ultimi 30 anni vi è anche il tendenziale fallimento dei processi di transizione politica, spesso erroneamente identificati su fragili processi elettorali che hanno lasciato una preoccupante eredità di Stati falliti, *rogue states* e conflitti a bassa intensità. Analizzando il Global Terrorism Index del 2022 emerge una fotografia del fenomeno terroristico che evidenzia da un lato un calo del 68% degli attacchi in Occidente ma che registra, nell'Africa subsahariana, la regione con il 48% delle morti per terrorismo a livello mondiale e, il Sahel come il quadrante dove si concentra il maggior numero di gruppi terroristici al mondo, sempre più in espansione (9). Il terrorismo nella regione è aggravato dall'elevata crescita della popolazione, dalla mancanza di acqua e cibo adeguati, dai cambiamenti climatici e dai governi deboli, spesso bersaglio di organizzazioni criminali che assumono forme di insurrezioni islamiche.

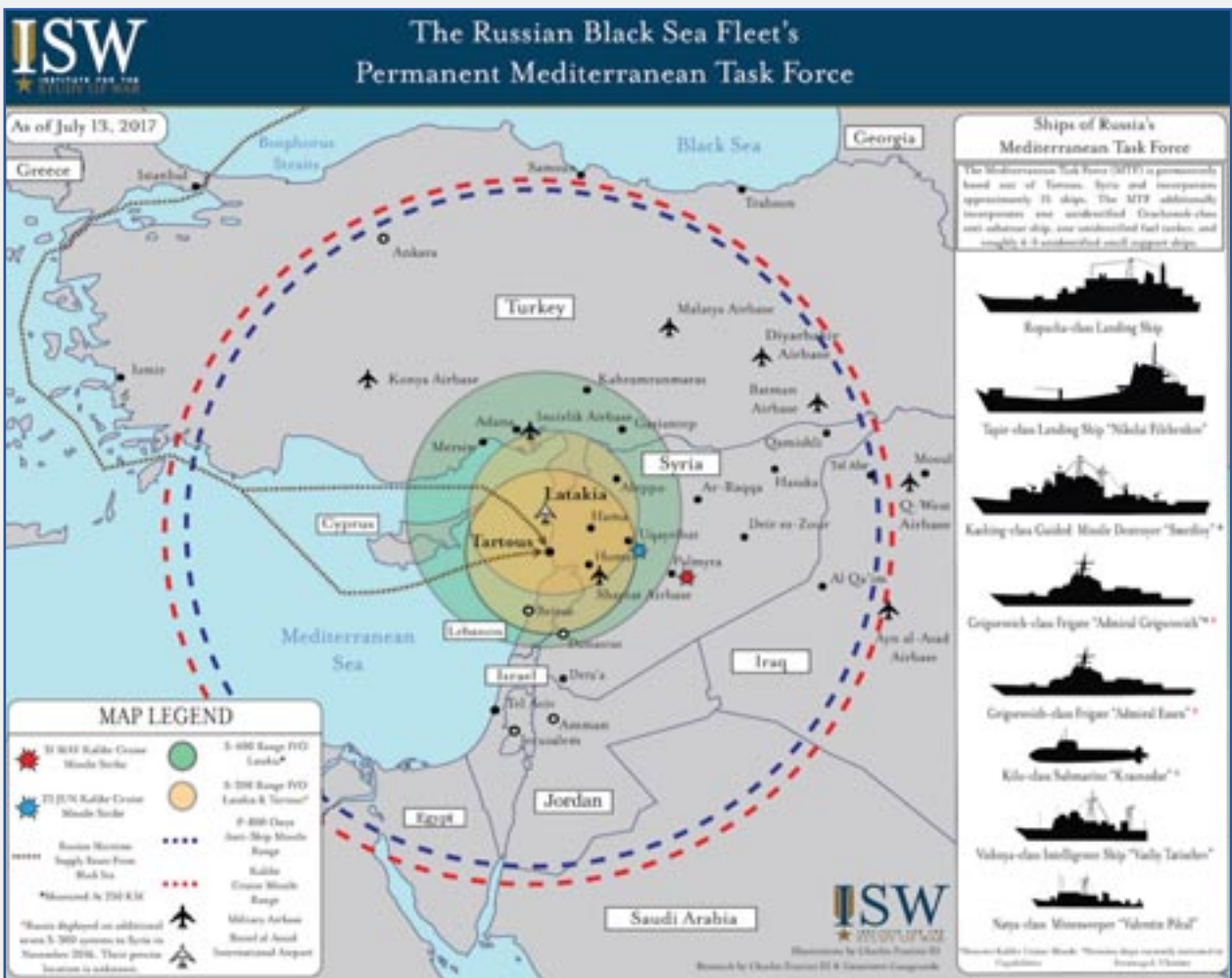


Attacchi terroristici nel Sahel 2007-21, Global Terrorism Index 2022.

Le ricadute del conflitto ucraino nel Mediterraneo

L'Unione europea dipende fortemente dalle rotte commerciali marittime per la proiezione di potenza e per la sua prosperità economica. Il 75% delle merci che entrano in Europa avviene oggi via mare e le marine e le imprese di navigazione europee fanno affidamento sulla libera navigazione. Inoltre, è da notare che l'Europa è la sede delle più grandi compagnie di navigazione del mondo e ospita 329 porti marittimi, distribuiti su 68.000 km di coste e 2.000 isole. L'espansione navale della Cina nell'Indo-Pacifico, la presenza navale della Russia nell'Artico, nel Baltico, nel Mar Nero e nel Mediterraneo, così come le azioni marittime assertive della Turchia nel Mediterraneo orientale mettono in discussione la relativa libertà di navigazione di cui gli europei hanno goduto in mare

per decenni. Nell'area del Mediterraneo, su cui si affacciano ventuno Stati, la sicurezza dei singoli Stati è strettamente interconnessa. Le minacce alla sicurezza marittima sono numerose, ibride e comprendono le minacce al commercio mondiale, la corsa allo sfruttamento delle risorse energetiche, le ricadute dei conflitti in Libia e Siria, l'immigrazione illegale, il traffico di esseri umani, il terrorismo, lo spionaggio e/o il sabotaggio dei cavi sottomarini per la trasmissione dati, il sabotaggio delle condotte energetiche, il crimine organizzato transnazionale, il ritorno della competizione tra superpotenze e la sovrapposizione di rivendicazioni di sovranità espresse attraverso dispute sulle delimitazioni marittime di Zone Economiche Esclusive (ZEE) (10) e la conseguente territorializzazione del mare. La guerra della Russia

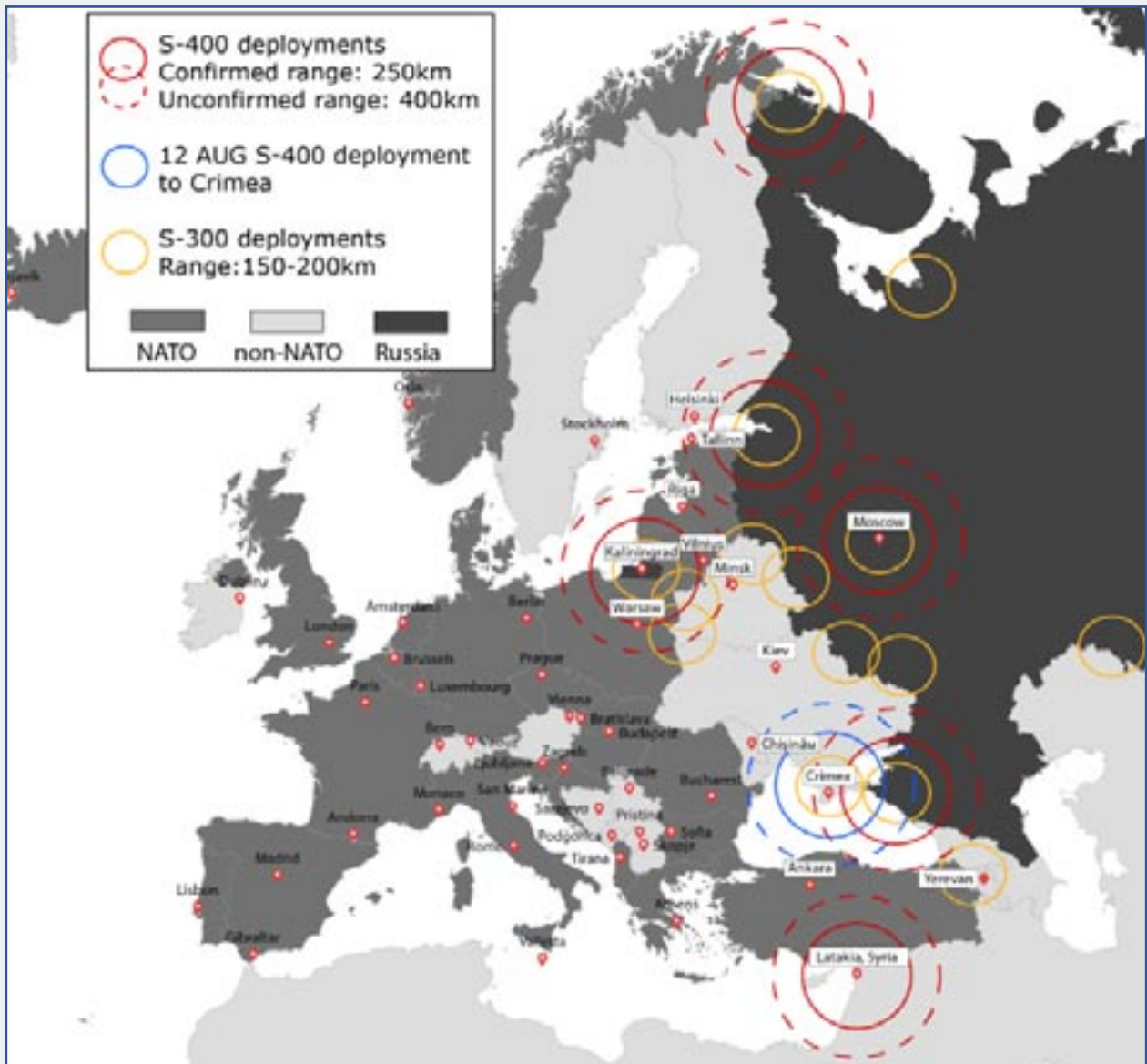


Unità navali della Task Force permanente della marina russa.

Quale architettura di sicurezza per il Mediterraneo Allargato alla luce della guerra in Ucraina

in Ucraina e il suo più ampio confronto con l'Europa e gli Stati Uniti ha diverse implicazioni per il dominio marittimo. Non solo la Russia ha cercato negli anni di modernizzare la sua flotta di sottomarini e le sue capacità di attacco, ma si è anche dotata di missili Kalibr a lungo raggio e Iskander a breve raggio per estendere la propria portata strategica e negare l'accesso libero e sicuro a zone marittime chiave come il Mar Baltico e il Mar Nero. Nel corso della guerra in Ucraina abbiamo potuto constatare come la Russia sia stata in grado di dispiegare efficacemente mine navali e di effettuare attacchi a breve e medio raggio su città ucraine come Odessa e Mariupol. Inoltre, ab-

biamo visto la Russia presidiare con le proprie unità aree quali la costa sud-occidentale dell'Irlanda, il Mediterraneo centrale e orientale e il Mar Cinese Orientale insieme alla Marina dell'Esercito popolare di liberazione (PLAN) (11). Va ricordato come l'intervento in Siria del 2015 non sia stato l'unico cambiamento importante del posizionamento della Russia nella regione del Mediterraneo orientale. Già due anni prima, il 21 settembre 2013, la Marina russa aveva creato una task force permanente nel Mediterraneo, sul modello del 5° Squadrone Mediterraneo sovietico attivo nel periodo 1967-92, ripristinando una presenza navale in grado di perseguire i propri



interessi nazionali (12). Mosca dispone ora di una base aerea a tutti gli effetti, Hmeymim, e di una struttura logistica navale, Tartous, che funziona come base navale.

Come diretta conseguenza dell'intervento al fianco di Bashar al Assad, Mosca ha potuto schierare in Siria i sistemi di difesa antiaerea S-400, funzionali al rafforzamento dello spazio Anti-Access/Area Denial (A2/AD) esteso dal Baltico al Mar Nero, in chiave anti NATO (13).

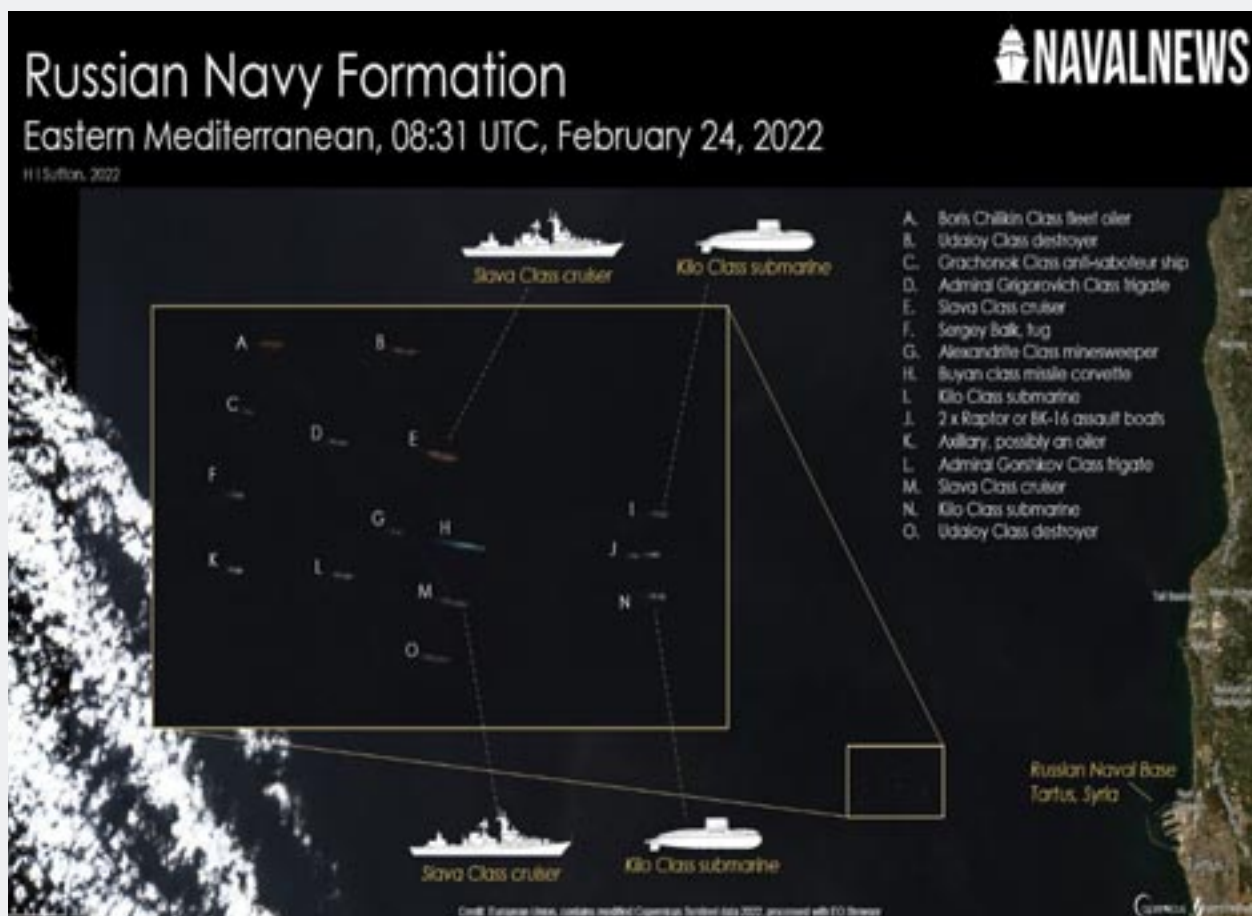
Come ricordato dal Capo di Stato Maggiore della Marina, l'ammiraglio di squadra Enrico Credendino nel corso dell'audizione alle Commissioni riunite (IV Camera e Senato) dello scorso 10 marzo 2022 *«negli anni la flotta russa è aumentata con una media che si attestava negli ultimi mesi tra 10 e 12 navi e sommergibili nel Mediterraneo, oltre chiaramente alla flotta russa nel Mar Nero. Dall'inizio della guerra in Ucraina, ma già nei mesi precedenti, c'era stato un notevole aumento della flotta russa»* (14). Nello specifico, il 20 gennaio 2022, fonti OSINT segnalavano l'entrata nel Mediterraneo, attraverso lo Stretto di Gibilterra, dell'unità per la raccolta informazioni Vasiliy Tatishchev (AGI) della classe Vishnya (15).

Pochi giorni dopo, il 27 gennaio, tre delle sei unità anfibe della Flotta del Nord provenienti dal Mar Baltico — l'*Olenegorskiy Gornyak* e *Georgiy Pobedonosets* della Classe «Ropucha» e la *Pyotr Morgunov* della Classe «Ivan Gren» — venivano avvistate nello Stretto di Gibilterra, lasciando presagire un loro possibile impiego nell'offensiva contro l'Ucraina (16). In concomitanza con l'inizio dell'Operazione Speciale, si è registrata una significativa presenza di navi e sommergibili russi nel Mediterraneo orientale e centrale, funzionale a garantire uno strato di difesa esterno per le operazioni navali nel Mar Nero, al largo dell'Ucraina (17). Il 24 febbraio, i Gruppi di Azione di Superficie (SAG) della Flotta del Nord e della Flotta del Pacifico si sono riuniti e l'intera task force russa è stata vista navigare in una grande formazione verso Tartus (18).

In un'intervista al *Corriere della Sera*, il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio Credendino sottolineava come *«nel Mediterraneo vi fossero 18 navi da guerra russe, più due sottomarini. Un aumento progressivo, e quando ci sono sommergibili armati con missili ai confini delle acque territoriali, il nostro Paese deve scoprirli e seguirli ovunque»* (19).



Vasiliy Tatishchev, AGI.



Flotta russa nel Mediterraneo orientale, Naval News.

Una presenza, quella delle navi russe nel Mediterraneo che, come ricordato dal Comandante in Capo della squadra Navale, l'ammiraglio di squadra Aurelio De Carolis, ha determinato «dall'inizio dell'anno una intensificazione dell'attività operativa della Marina Militare, nel compito di sorvegliare il Mediterraneo e controllare da vicino queste navi» (20).

Considerazioni conclusive

Indipendentemente da come finirà la guerra in Ucraina la Russia vede il dominio marittimo come un vettore chiave attraverso il quale sfidare l'Europa e la sua sicurezza (21). L'accumulo di forze navali nel Mediterraneo è da considerarsi come parte di un'azione di deterrenza nei confronti della NATO e come difesa esterna delle operazioni nel Mar Nero (22). Come ricordato dal Capo di Stato Maggiore

della Marina Militare, l'ammiraglio di squadra Crendino, alla presenza navale della Russia nel Mediterraneo si è andata ad aggiungere «la presenza costante di gruppi navali cinesi in attività di cosiddetta naval diplomacy» (23) e più in generale il crescente riarmo dei paesi dell'area in termini navali come nei casi di Turchia, Egitto, Algeria e Marocco. A questo trend che conferma come i mari e gli oceani del mondo siano tornati a essere un vettore di geopolitica e di competizione strategica, tanto da rimettere al centro dell'agenda politica l'importanza del potere navale, si sommano i molteplici fronti di instabilità presenti nel Mediterraneo Allargato. I Balcani occidentali, dove ancora profonde sono le fratture dei conflitti degli anni '90, restano il terreno di differenti forme di competizione con la Russia, la Repubblica Popolare Cinese e la Turchia. Nonostante la recente


decisione da parte del Consiglio europeo di concedere lo status di candidato per l'adesione all'UE alla Bosnia Erzegovina (24) il processo di adesione resta, così come per Albania e Macedonia del Nord, ancora incerto e vincolato a processi di riforme interne dagli esiti non scontati. Tutt'altro che risolta resta la normalizzazione dei rapporti tra Serbia e Kosovo, come le recenti e preoccupanti tensioni degli ultimi mesi hanno dimostrato. Dal punto di vista dei quadranti strategici inseriti nello Strategic Compass (25) e di particolare rilevanza per il nostro paese, le crisi in Libia e Siria e la conseguente instabilità derivante per il Mediterraneo si confermano essere aree prioritarie (spazio marittimo definito di importanza strategica per la sicurezza e stabilità europea, per lo sviluppo economico, per il libero scambio, i trasporti e la sicurezza energetica). Nel documento si fa infatti riferimento a un «*consolidamento e, se del caso, sviluppo ulteriore, delle operazioni navali nel Mediterraneo e al largo della Somalia, definite zone marittime di fondamentale interesse strategico per l'UE*» (26). L'Unione europea ha attualmente due importanti operazioni navali dispiegate nell'ambito della Common Security and Defence Policy (CSDP): l'EU Naval Force Somalia - Operation Atalanta e l'Operazione Eunavfor Med Irini (27). Proprio lo scorso 12 dicembre il Consiglio ha esteso sino al 31 dicembre 2024 il mandato di EUCAP Somalia, EUTM Somalia e l'Operazione Atalanta. La decisione è stata presa a seguito del riesame strategico olistico dell'impegno della Common Security and Defence Policy (CSPD) in Somalia e nel Corno d'Africa con l'obiettivo di consolidare e rafforzare la risposta dell'UE a un contesto di sicurezza in evoluzione e rafforzare il suo ruolo di garante della sicurezza marittima(28). Relativamente al Mediterraneo Centrale, l'Operazione Eunavfor Med Irini, il cui compito principale è l'ispezione di unità navali sospettate di violare l'embargo di armi deciso dal Consiglio di sicurezza delle Nazioni unite nei confronti della Libia, si conferma un elemento essenziale del complesso processo di stabilizzazione della Libia avviato con la conferenza di Berlino del gennaio del 2020. A testimonianza dello stallo politico libico,

della precaria tenuta del cessate il fuoco del 2020 e del ruolo degli attori regionali nella crisi libica, tra luglio e ottobre l'Operazione Irini ha sequestrato più di 150 veicoli modificati per uso militare diretti in Libia e sospettati di essere in violazione dell'embargo sulle armi delle Nazioni unite (29). La presenza delle due operazioni navali dell'Unione europea nel Mediterraneo Allargato è un fattore che, insieme alla prossima attivazione a Taranto del Comando Multinazionale Marittimo per il Sud della NATO (30) va nella direzione di quel rafforzamento della Maritime Situational Awareness (MSA) del fianco Sud della NATO. Un'Alleanza che se, da un lato, con l'avvio della procedura di adesione di Svezia e Finlandia e con la necessità di rafforzare la presenza sul fianco orientale sembra protesa a Nord-Est, dall'altro, è chiamata a rafforzare la sua presenza nel Fianco Sud dove lo spettro delle sfide e della competizione risulta essere sempre più complesso anche sul mare. È in questa direzione che muove il concetto strategico approvato nel corso del Summit di Madrid dello scorso 28-30 giugno che stabilisce i tre compiti fondamentali della NATO: deterrenza e difesa, prevenzione e gestione delle crisi e sicurezza cooperativa. Non sfuggono inoltre i riferimenti agli sforzi che dovranno essere compiuti in termini di sicurezza e approvvigionamenti energetici, le sfide del cambiamento climatico e la sicurezza marittima (31). Relativamente a questo settore, al paragrafo 23 del Concetto Strategico, viene evidenziato che «*La sicurezza marittima è fondamentale per la nostra pace e prosperità. Rafforzeremo la nostra posizione e la Situational Awareness per scoraggiare e difendere da tutte le minacce nel dominio marittimo, sostenere la libertà di navigazione, garantire le rotte commerciali marittime e proteggere le nostre principali linee di comunicazione*» (32).

Quanto evidenziato sotto il profilo dei principali trend di politica internazionale dimostra la necessità, da parte dell'Unione europea, di intraprendere una serie di azioni per poter operare come un attore di sicurezza marittima a livello globale. Ciò risulta oggi più che mai urgente, non solo alla luce del conflitto in Ucraina, ma in relazione alla interconnessione

Quale architettura di sicurezza per il Mediterraneo Allargato alla luce della guerra in Ucraina

geopolitica esistente tra ogni regione. Un concetto espresso dal Premier britannico, Rishi Sunak, in occasione dell'annuncio dell'accordo tra Regno Unito, Italia e Giappone nella progettazione e realizzazione del caccia di sesta generazione Tempest e sintetizzato

nella indivisibilità della sicurezza delle regioni euro-atlantiche e indo-pacifiche (33). In concreto, una crisi nell'Indo-Pacifico in grado di causare una minaccia alla libertà di navigazione avrebbe conseguenze dirette anche in Europa (34). 

NOTE

- (1) Cfr. *Direttiva per la Politica Militare Nazionale*, Ministero della Difesa Maggio 2022, https://www.difesa.it/Il_Ministro/Documents/Direttiva%20PMN%202022.pdf.
- (2) Bettanin F., *La Russia, l'Ucraina e la guerra in Europa*, Donzelli Editore 2022.
- (3) Le esportazioni ucraine comprendono oltre il 10% di tutto il grano, il 14% di tutto il mais e il 47% di tutto l'olio di girasole nel mondo e più di 400 milioni di persone nel mondo dipendono dalle forniture di grano dall'Ucraina.
- (4) Ukraine Agricultural Production and Trade, USDA, <https://www.fas.usda.gov/sites/default/files/2022-03/Ukraine-Ag-Production-Trade.pdf>.
- (5) Hendrix J., *Sea Power makes great power*, Foreign Policy 10 ottobre 2021, <https://foreignpolicy.com/2021/10/10/us-navy-sea-power-china-decline-military-strategy/>.
- (6) Office of the Secretary of Defense, *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*, Washington DC, 2020 p. VI.
- (7) Brown D., *Why China could win the new global arms race*, BBC 28 luglio 2022, <https://www.bbc.com/news/world-asia-china-59600475>.
- (8) Bressan M., *La saldatura tra russi e jihadisti nel caso del Mali è un monito per tutti i paesi del Mediterraneo*, 2022, <https://www.editorialedomani.it/politica/mondo/la-saldatura-tra-russi-e-jihadisti-la-crisi-nel-mali-e-un-monito-per-tutti-i-paesi-del-mediterraneo-qnnmtl6h>.
- (9) *Global Terrorism Index 2022 - Measuring the impact of terrorism*, Institute for Economics & Peace (IEP), <https://www.visionofhumanity.org/wp-content/uploads/2022/03/GTI-2022-web-09062022.pdf>.
- (10) Estensione della giurisdizione degli Stati costieri su porzioni di mare sempre più vaste. Le proclamazioni di zone di giurisdizione nazionale quali le ZEE hanno determinato la riduzione delle aree di alto mare, rendendo necessaria la cooperazione tra gli Stati rivieraschi per l'esercizio dei loro diritti. Tuttavia la cooperazione richiede frontiere marittime certe e, di qui, la necessità di accordi di delimitazione di aree di interesse economico tra gli Stati costieri.
- (11) Mahadzir D., *Russian, Chinese Warships Hold Drill in East China Sea, Chinese Carrier Strike Group Steams in Philippine Sea*, USNI News, <https://news.usni.org/2022/12/23/russian-chinese-warships-hold-drill-in-east-china-sea-chinese-carrier-strike-group-steams-in-philippine-sea>.
- (12) Kjellén J., Lund A., *From Tartous to Tobruk The Return of Russian Sea Power in the Eastern Mediterranean*, Swedish Defence Research Agency - FOI, Febbraio 2022, <https://www.foi.se/en/foi/news-and-pressroom/news/2022-09-05-russian-naval-task-force-in-the-mediterranean.html>.
- (13) Analysis of Anti-access Area Denial (A2AD), NATO, Science and Technology Organization 13 novembre 2017, <https://www.sto.nato.int/SitePages/newsitem.aspx?ID=3546>.
- (14) Audizione del Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio di Squadra Enrico Credendino. Commissioni Riunite (IV Camera e Senato) giovedì 10 marzo 2022 <https://www.youtube.com/watch?v=Q7OTHdsgcb4>.
- (15) Ferro D., *Russian Navy Vishnya class AGI VASILYI TATISHCHEV heading east through the Strait of Gibraltar this evening*, Twitter gennaio 2022, https://twitter.com/Gibdan1/status/1484211459689263113?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E1484211459689263113%7Ctwgr%5Eecf7c9ebe99c3b0caecde8fa89ad8437d09401d8%7Ctwcon%5E5s1_ref_url=https%3A%2F%2Fwww.thedrive.com%2Fthe-war-zone%2F44049%2Fsix-russian-landing-ships-that-left-the-baltic-sea-have-entered-the-mediterranean.
- (16) Newdick T., *Six Russian Landing Ships That Left The Baltic Sea Have Entered The Mediterranean*, The War Zone, 27 gennaio 2022. <https://www.thedrive.com/the-war-zone/44049/six-russian-landing-ships-that-left-the-baltic-sea-have-entered-the-mediterranean>.
- (17) Sutton HI, *Unusual Russian Navy Concentration Seen In Eastern Mediterranean*, Naval News, 2022, <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/02/unusual-russian-navy-concentration-seen-in-eastern-mediterranean>.
- (18) Van Lokeren F., *Russian forces in the Mediterranean - Wk08/2022*, Russian Fleet Analysis.
- (19) Frignani R., *«Nel Mediterraneo seguiamo diciotto navi russe e due sottomarini»*, Corriere della Sera 10 giugno 2022 https://www.corriere.it/cronache/22_giugno_10/ammiraglio-enrico-credendino-nel-mediterraneo-seguiamo-18-navi-russe-due-sottomarini-29eb1c3a-e87c-11ec-a288-5db7a6019886.shtml.
- (20) Ucraina: De Carolis, sorvegliamo navi russe nel Mediterraneo, ANSA 28 dicembre 2022 https://www.ansa.it/puglia/notizie/2022/12/28/ucraina-de-carolis-sorvegliamo-navi-russe-nel-mediterraneo_a9495d8-0-e529-4f88-910f-f8c0800471b2.html.
- (21) Fiott D., *Gearing up for a Competitive Age: The EU as a Maritime Actor*, in Europe, cooperation for a naval ambition, Études marines, giugno 2022, .
- (22) Sutton HI, *New Intelligence: Russia Sends Nuclear Submarine To Mediterranean*, Naval News 2 Settembre 2022 <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/new-intelligence-russia-sends-nuclear-submarine-to-mediterranean>.
- (23) Audizione del Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio di squadra Enrico Credendino. Commissioni Riunite (IV Camera e Senato) giovedì 10 marzo 2022 <https://www.youtube.com/watch?v=Q7OTHdsgcb4>.
- (24) *EU accepts Bosnia as candidate for membership*, Deutsche Welle (DW) 15 dicembre 2022, <https://www.dw.com/en/eu-accepts-bosnia-as-candidate-for-membership/a-64081878>.
- (25) Il documento strategico approvato dall'Unione europea il 21 marzo 2022. Lo Strategic Compass offre all'Unione europea un piano d'azione ambizioso per rafforzare la politica di sicurezza e difesa dell'UE entro il 2030, https://www.eeas.europa.eu/eeas/strategic-compass-security-and-defence-1_en.
- (26) *A Strategic Compass for Security and Defence*, EEAS https://www.eeas.europa.eu/eeas/strategic-compass-security-and-defence-1_en.
- (27) Laïçi T., Stanicek B. and Pichon E., *Charting a course through stormy waters - The EU as a maritime security actor*, European Parliamentary Research Service (EPRS), February 2021.
- (28) *Operation ATALANTA, EUTM Somalia and EUCAP Somalia: mandates extended for two years*, European Council 12 dicembre 2022, <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2022/12/12/operation-atalanta-eutm-somalia-and-eucap-somalia-mandates-extended-for-two-years/>.
- (29) *Operation IRINI seizes illegal cargo*, Eunavfor Med IRINI 9 novembre 2022 <https://www.operation.irini.eu/operation-irini-seizes-illegal-cargo/>.
- (30) Massari M., *Comando marittimo Sud: ora la Nato sceglie Taranto*, La Gazzetta del Mezzogiorno 8 dicembre 2022, <https://www.lagazzettadelmezzogiorno.it/news/taranto/1371882/comando-marittimo-sud-ora-la-nato-sceglie-taranto.html>.
- (31) Bressan M., *Cosa cambia per l'Italia con la nuova NATO dopo Madrid*, luglio 2022, <https://www.editorialedomani.it/idee/commenti/cosa-cambia-per-litalia-e-il-mediterraneo-con-il-nuovo-concetto-strategico-della-nato-g4lxvwv>.
- (32) NATO 2022 Strategic Concept, 29 giugno 2022.
- (33) Beale J., *UK, Italy and Japan team up for new fighter jet*, BBC 9 dicembre 2022, <https://www.bbc.com/news/uk-63908284>.
- (34) Fiott D., *Gearing up for a Competitive Age: The EU as a Maritime Actor*, in Europe, cooperation for a naval ambition, Études marines, giugno 2022, <https://www.defense.gouv.fr/cesm/nos-publications/etudes-marines-du-cesm/etudes-marines-ndeg21-europe-cooperation-ambition-navale>.



De Vellis

SERVIZI GLOBALI



PER TRASLOCARE SCEGLI L'ESPERIENZA DEI



www.devellis.it
info@devellis.it

FROSINONE:
Via delle industrie, 29
03100 - Frosinone
Tel: 0775.89881
Fax. 0775.8988211

ROMA:
Via Volturmo, 7
00185 - Roma
Tel: 06.86321958

TRASLOCHI ABITAZIONI E UFFICI

SMONTAGGIO E RIMONTAGGIO MOBILI

PRESTAZIONE SCALE E MONTACARICHI
FINO A 42 MT AUTOGRÙ

ARCHIVIAZIONE DOCUMENTI
CON PROGRAMMI PERSONALIZZATI

BOX PER DEPOSITO MOBILI

TRASPORTI INTERNAZIONALI

PERSONALE QUALIFICATO
ESPERIENZA TRENTENNALE

COPERTURA ASSICURATIVA SU TUTTI I SERVIZI

La Strategia per la Sicurezza Marittima dell'Unione europea: l'UE come maritime security provider

Pierluigi Barberini

Introduzione

La dimensione marittima riveste un'importanza fondamentale per l'Unione europea (UE), il cui benessere socio-economico e la cui prosperità commerciale, industriale e politica dipendono fortemente dai mari e dagli oceani a essa circostanti. Riconoscendo tale dipendenza, e di conseguenza tale importanza, l'UE ha adottato, nel corso degli anni, numerosi documenti di carattere strategico finalizzati a definire gli interessi principali e determinare i principi fondanti dell'azione dei paesi europei da e verso il mare, implementando contestualmente diverse iniziative volte a razionalizzare e rendere più efficaci le politiche applicate dagli Stati membri nei riguardi del dominio marittimo, nonché a garantire la sicurezza di tutte le attività che, a

vario titolo, vengono svolte nella dimensione marittima. In tale contesto, tra le innumerevoli iniziative adottate dall'UE, spicca su tutte l'elaborazione di una Strategia per la Sicurezza Marittima dell'Unione Europea (European Union Maritime Security Strategy-EUMSS), approvata all'unanimità dal Consiglio dell'Unione europea nel giugno del 2014 (1). Il documento fornisce una definizione condivisa di cosa rappresenti la sicurezza marittima per l'UE, di quali interessi strategici quest'ultima debba tutelare, e degli strumenti e meccanismi da implementare per poterli salvaguardare con efficacia. Il presente articolo si propone dunque di analizzare la Strategia per la Sicurezza Marittima dell'Unione europea nell'ottica di comprendere meglio le sfide e le minacce nel dominio marit-

Analista responsabile del desk Difesa & Sicurezza del CeSI - Centro Studi Internazionali. Laureato con lode e menzione speciale in Relazioni Internazionali - Major in Global Studies - presso l'Università LUISS, ha svolto un periodo di studio all'estero in Israele. Durante il percorso di laurea magistrale ha frequentato una Summer School congiunta LUISS-Esercito italiano, prendendo parte, per due settimane, alla missione NATO KFOR - Joint Enterprise in Kosovo. Ha conseguito un master di II Livello in «Homeland Security». Commentatore televisivo e radiofonico per network quali TV2000, RaiNews, TgCom24 e Radio Vaticana, i suoi ambiti di analisi si focalizzano su multi-dominio, sicurezza marittima, difesa europea, nuove tecnologie e green defense.



timo per i paesi UE, cercando inoltre di capire come l'UE si sia adattata, nel corso degli anni, all'evoluzione continua e senza sosta dei fenomeni securitari, e come possa affrontarli al meglio in futuro, anche alla luce della prevista revisione della EUMSS, la cui versione aggiornata dovrebbe essere adottata dalla Commissione europea nel 2023 (2).

La Strategia per la Sicurezza Marittima dell'Unione europea

L'adozione, nel 2014, della Strategia per la Sicurezza Marittima dell'Unione europea nasce da una duplice esigenza: da un lato, il riconoscimento dell'importanza fondamentale del mare quale fonte primaria per la crescita e la prosperità dell'UE e, di conseguenza, della necessità di salvaguardare gli interessi marittimi dell'Unione e, dall'altro, la volontà di implementare una strategia che fungesse da filo conduttore per coordinare e ottimizzare le politiche dell'UE in tema di marittimità. Da questo punto di vista, è necessario evidenziare che

la EUMSS non costituisce il primo documento di carattere strategico approvato dall'UE per ciò che concerne il dominio marittimo, ma si fonda su altre iniziative e progettualità già in essere. Infatti, la discussione sull'importanza del mare per i paesi dell'UE risale alla metà del primo decennio del nuovo secolo, quando la Commissione UE, negli obiettivi strategici per il quinquennio 2005-09, fissò la necessità di sviluppare una politica marittima integrata nell'ambito degli affari marittimi dell'Unione (3). In tale ottica, venne approvata nel 2007 la «Integrated Maritime Policy of the European Union» (IMP), un documento che, ancora oggi, mira a promuovere lo sviluppo sostenibile di tutte le attività basate sul mare e sulle regioni costiere, migliorando il coordinamento delle politiche che riguardano gli oceani, i mari, le isole, le regioni costiere e tutti i differenti settori marittimi, e sviluppando strumenti trasversali per una più efficace azione delle stesse. La IMP è importante anche perché, nella sua prima revisione avvenuta nel 2009, venne menzionata per la prima volta

la necessità di garantire la libertà della navigazione e la sicurezza delle rotte marittime. Questa evoluzione deriva dalla crescita, in quegli anni, del fenomeno della pirateria al largo delle coste somale, dinamica che portò l'UE a lanciare nel 2008 la «European Union Naval Force (EUNAVFOR) Somalia - Operazione ATLANTA» con l'obiettivo di contribuire alla dissuasione, alla prevenzione e alla repressione degli atti di pirateria e delle rapine a mano armata al largo delle coste somale (4). In tale contesto, si può affermare come la EUMSS del 2014 si inserisca in un percorso già avviato da parte delle Istituzioni UE, e come l'obiettivo fondamentale della strategia sia quello di fornire organicità, struttura e coerenza di fondo alle iniziative UE volte ad assicurare e incrementare la sicurezza marittima, cercando di raccoglierle in un unico framework complessivo. Uno degli aspetti più rilevanti e meritevoli della EUMSS, infatti, consiste nel fatto che non crea nuove istituzioni, corpi o agenzie *ad hoc* all'interno dell'UE, né comporta una riorganizzazione interna delle competenze e delle responsabilità: al contrario, facendo leva su meccanismi già esistenti, mira a coordinarne l'utilizzo e a ottimizzarne l'azione complessiva, cercando in particolare di favorire la collaborazione tra attori civili e militari (5).

In tale contesto, la EUMSS assume una grande rilevanza dal momento che, nel documento, vengono individuati e definiti gli interessi strategici, sia dell'UE che degli stessi Stati membri, nell'ambito della sicurezza marittima. Quest'ultima assume dunque importanza vitale per la difesa e la sicurezza complessive dell'Unione, e viene declinata in molteplici dimensioni. In particolare, tra gli interessi marittimi strategici, la EUMSS riconosce la libertà della navigazione e la protezione delle *supply chain* globali, fondamentali per lo sviluppo del comparto industriale e manifatturiero eu-

ropeo. A tal proposito, basti ricordare che il 77% degli scambi commerciali tra l'UE e il resto del mondo e il 35% dei commerci intra-UE avvengono via mare (6), e che nell'Unione operano oltre 4.100 compagnie mercantili, le quali controllano circa il 40% della flotta mercantile globale (la prima e la quarta flotta mercantile a livello mondiale appartengono a paesi UE, nello specifico a Grecia e Germania, rispettivamente) (7). Inoltre, particolare importanza viene accordata alla preservazione della pace e della stabilità, obiettivi da perseguire anche attraverso la cooperazione internazionale in ambito marittimo, nonché alla gestione dei confini marittimi esterni dell'UE, al fine di prevenire e contrastare attività illecite transfrontaliere. Tra gli interessi da tutelare rientra anche la salvaguardia delle infrastrutture critiche marittime, queste ultime categorizzate come aree portuali, installazioni *off-shore*, condutture energetiche e cavi di comunicazione sottomarini, nonché la promozione di attività di ricerca scientifica e di innovazione progettuale, volte a sviluppare nuove tecnologie e metodologie per incrementare la sicurezza marittima. In questa linea di azione rientra l'iniziativa Ocean2020 promossa dalla Commissione europea e dall'Agencia europea di Difesa (European Defence Agency - EDA), che ha raccolto 43 partner, tra aziende, istituzioni, Forze armate, università e centri di ricerca, provenienti da 15 paesi membri, tra cui l'Italia (8). Il progetto, durato 3 anni e conclusosi nel 2021, mirava a favorire la cooperazione multilaterale tra differenti attori per sviluppare nuove capacità, tecnologie e metodologie per incrementare la sicurezza marittima, con particolare attenzione rivolta a dinamiche specifiche quali: la raccolta, analisi e integrazione delle informazioni per elaborare una Recognized Maritime Picture (RMP) e accrescere la maritime situational awareness; lo sviluppo di sistemi



unmanned (aerei, di superficie e subacquei); la protezione di aree portuali e infrastrutture costiere. Quest'ultimo aspetto assume una crescente importanza in Europa, alla luce del ruolo strategico svolto dalla portualità europea e dalla dimensione logistica e infrastrutturale. Infatti, a tal proposito, basti pensare che l'UE conta oltre 1200 porti, attraverso i quali transitano mediamente 400 milioni di passeggeri l'anno, mentre si stima che, nel 2016 (quando il Regno Unito era ancora parte dell'UE), il volume totale di merci marittime movimentate nei porti UE sia stato pari a circa 3,9 miliardi di tonnellate (9). Infine, ulteriori interessi strategici per l'Unione nel dominio marittimo, riconosciuti dalla EUMSS del 2014, riguardano la protezione delle risorse marittime, in particolar modo quelle di natura energetica e ittica, la delimitazione delle zone marittime, come ad esempio delle Zone Economiche Esclusive (ZEE) e la protezione dell'ambiente marittimo dall'impatto dovuto ai cambiamenti climatici. In particolare, circa l'enorme importanza della pesca per l'Unione, è utile ricordare come i paesi UE, sommati, dispongano della quarta flotta peschereccia mondiale, con oltre 75.000 unità (10). Tra le minacce a carattere generale che mettono a rischio gli interessi strategici marittimi dell'UE, il documento individua la possibilità di un utilizzo della forza contro gli Stati membri da parte di attori terzi, le attività illecite in ambito marittimo come pesca illegale, pirateria e crimine organizzato transnazionale, gli atti di terrorismo e la proliferazione di armi di distruzione di massa, le minacce all'ambiente marittimo e alla biodiversità nonché gli impatti securitari derivanti da disastri naturali o causati da attività umane.

Nel complesso, dall'analisi appena effettuata delle minacce e degli interessi strategici marittimi individuati nella EUMSS del 2014, si può affermare come, da un

lato, l'UE abbia cercato di definire uno spettro piuttosto eterogeneo e diversificato di interessi strategici nel dominio marittimo da tutelare con appropriate politiche e misure di sicurezza, e come, dall'altro, il documento risenta del contesto geopolitico nel quale venne approvato e di come abbia bisogno di una nuova revisione — già in corso e la cui approvazione è programmata, come anticipato, per il 2023 — che tenga conto delle evoluzioni intercorse negli ultimi anni negli scenari internazionali e nelle tipologie di minacce. Infatti, oggi, viviamo in un contesto geostrategico sempre più complesso, incerto e instabile, segnato da eventi geopolitici di portata storica come l'invasione russa dell'Ucraina e in cui la competizione tra grandi potenze a livello globale assume toni sempre più intensi, destinati con tutta probabilità a inasprirsi ulteriormente nel corso dei prossimi anni. In tale ottica, basti pensare al crescente ruolo di attori extra-europei negli spazi marittimi di interesse europeo, prima fra tutti Mosca, la cui presenza navale nel mar Mediterraneo è stata notevolmente rafforzata negli ultimi mesi a corollario del conflitto in corso in Ucraina. È emblematico notare come nel 2015, dunque a un solo anno di distanza dall'approvazione della EUMSS, la presenza navale russa nel Mediterraneo consistesse in una sola nave logistica basata nel porto siriano di Tartus. Nel corso degli anni, a seguito dell'intervento militare russo in Siria a supporto del governo di Bashar al-Assad, il dispositivo militare navale di Mosca è gradualmente cresciuto, fino a una media di circa 10-12 unità (tra navi di superficie e sommergibili), per poi arrivare a circa 20 vascelli nel corso degli ultimi mesi (11). Alla rinnovata presenza russa si aggiunge inoltre un crescente ruolo da parte di navi cinesi, interessate a mostrare bandiera e a svolgere attività di naval diplomacy nel mar Mediterraneo e nei



REAM 2

bacini a esso adiacenti (come il Mar Rosso e le acque attorno alla penisola arabica), nonché un rinnovato assertivismo turco nelle acque del Mediterraneo centrale e orientale, causa di frequenti e crescenti tensioni con paesi UE quali Grecia, Cipro e Francia. Tali dinamiche fanno da sfondo al proliferare di minacce ibride, cibernetiche ed elettromagnetiche, nonché alla vulnerabilità di infrastrutture critiche marittime come gasdotti e oleodotti sottomarini e cavi di comunicazione digitali. Se tale minaccia era in realtà già menzionata nella EUMSS del 2014, è indubbio che negli ultimi tempi abbia assunto una importanza centrale, alla luce di eventi come il sabotaggio dei gasdotti Nord Stream e Nord Stream 2 nel Mar Baltico (12) o il taglio di uno dei cavi di comunicazione che compongono lo Svalbard Undersea Cable System, il quale collega le Isole Svalbard alla Norvegia, nel Mare di Barents (13). Infine, basti pensare alla già menzionata dipendenza UE dalle vie di comunicazione marittime a livello commerciale, per il trasporto dei prodotti energetici, minerali e delle materie prime vitali per il funzionamento dell'industria europea e per garantire lo sviluppo tecnologico dell'UE, dipendenza divenuta ancora più rilevante alla luce delle criticità emerse negli ultimi mesi nei modelli di gestione delle catene di approvvigionamento europee, dal gas al petrolio, dalle componenti elettroniche alle materie prime per i semiconduttori: proprio la salvaguardia della libertà di navigazione e delle rotte com-

merciali marittime (Sea Lines of Communication - SLOC) rappresenta forse il compito cruciale per l'UE nel dominio marittimo (14).

Tali problematiche meritano una rinnovata e costante attenzione da parte dell'UE, peraltro già presente nello Strategic Compass approvato nel marzo 2022, dove la sicurezza nella dimensione marittima assume rilevante centralità. È dunque auspicabile che la prossima revisione della EUMSS tenga in debita considerazione tali aspetti, e ponga la dovuta attenzione al contrasto delle minacce in settori fondamentali, come le infrastrutture critiche marittime — in particolar modo quelle sottomarine —, e alla proliferazione degli strumenti di guerra ibrida, fenomeni ampiamente affrontati nello Strategic Compass, da cui è plausibile (e auspicabile) che la nuova EUMSS trarrà in parte ispirazione e fondamento.

L'UE come maritime security provider: tra coordinamento interno e partnership esterne

Al fine di garantire la sicurezza degli interessi marittimi dell'UE, la EUMSS si basa su quattro principi fondamentali: un approccio intersettoriale, mirante a promuovere la cooperazione tra tutti gli attori, sia civili sia militari, dei paesi membri e delle Istituzioni UE sul tema della marittimità e della sicurezza marittima; l'integrità funzionale, per cui la EUMSS non modifica le competenze degli Stati membri e dell'UE secondo

quanto stabilito dai Trattati; il rispetto delle regole e dei principi del diritto internazionale, con particolare riferimento alla Convenzione delle Nazioni unite sul Diritto del Mare (UNCLOS); il multilateralismo marittimo, per incrementare la cooperazione con attori e partner esterni all'Unione, sia a livello di organizzazioni regionali e internazionali (come ONU e NATO) sia a livello di singoli paesi. A tali principi corrispondono cinque linee di implementazione, ba-



Mappa dei gasdotti Nord Stream e Nord Stream due che collegano direttamente la Russia e la Germania sotto le acque del Mar Baltico, bypassando la Scandinavia e l'Europa centro-orientale (euronews.com).

sate sulla necessità di rafforzare l'azione esterna dell'UE, di incrementare la condivisione di informazioni, la sorveglianza marittima e la consapevolezza situazionale, di sviluppare nuove capacità navali e tecnologiche, di implementare nuove metodologie per la gestione dei rischi e la protezione delle infrastrutture critiche, di promuovere la ricerca e l'innovazione nell'ambito della sicurezza marittima. Alla luce di tali linee guida, emerge con chiarezza l'intento dell'UE di porsi come fornitore di sicurezza marittima, sia nei confronti dei propri Stati membri e degli spazi marittimi di diretto interesse, sia nei riguardi di paesi e attori terzi, proiettandosi in tal modo in regioni quali l'Africa, il Medio Oriente e l'Asia. Due sono in particolare gli aspetti sui quali l'Unione fa leva per cercare di conseguire tale obiettivo, e sui quali dovrebbe continuare a investire in termini di risorse, innovazione e progettualità.

Il primo pilastro è quello che potrebbe essere definito di coordinamento interno, basato sui principi dell'approccio intersettoriale e dell'integrità funzionale. In tale contesto, uno strumento molto agile e pragmatico recentemente implementato dall'UE è quello delle Coordinated Maritime Presences (CMP - Presenze Marittime Coordinate). Si tratta di un meccanismo introdotto per la prima volta durante il meeting informale dei ministri della Difesa UE di Helsinki dell'agosto 2019 e poi approvato in via definitiva dal Consiglio nel giugno 2020 (15). Lo strumento permette ai singoli paesi membri presenti nelle aree marittime designate dal Consiglio del-

l'UE come Aree Marittime di Interesse di coordinare e integrare la propria attività aero-navale, condividendo dati, informazioni e analisi, il tutto su base esclusivamente volontaria, con gli assetti impiegati che rimangono all'interno della catena di comando e controllo nazionale. In sostanza, l'obiettivo è quello di coordinare e rendere il più integrata possibile la presenza e l'attività dei singoli Stati membri dell'UE che operano, con proprie missioni nazionali, in determinate aree marittime di comune interesse. In particolare, il meccanismo della CMP è stato attivato, a partire dal gennaio 2021, per il Golfo di Guinea, bacino marittimo divenuto, nel corso degli ultimi anni, uno dei principali *hotspot* della pirateria mondiale, dove sono in corso operazioni navali di sicurezza marittima di cinque paesi membri UE (Danimarca, Spagna, Portogallo, Francia e Italia, quest'ultima con l'Operazione anti-pirateria nazionale «Gabinia») (16). Gli assetti aero-navali degli Stati appena menzionati operano, come detto, sotto le rispettive catene di comando nazionali, condividendo però preziosi dati e informazioni tra di loro e contribuendo a costruire una *maritime picture* e una *situational awareness* comuni, con l'obiettivo di ottimizzare le risorse per garantire la presenza, in ogni momento, di almeno una unità navale di un paese membro (17). Nel febbraio 2022 l'UE ha lanciato una seconda iniziativa nell'ambito della CMP, questa volta nella parte nord-occidentale dell'Oceano Indiano, con durata del mandato biennale, fino a febbraio del 2024, quando scadrà anche l'implemen-



Operazione EMASOH, nave THAON DI REVEL.

tazione della CMP nel Golfo di Guinea (con possibilità per entrambe di essere comunque rinnovate). È importante notare che anche la parte nord-occidentale dell'Oceano Indiano, come il Golfo di Guinea, rappresenta un'area di interesse strategico per l'Italia, presente nella regione con assetti della Marina Militare impegnati sia nell'ambito dell'Operazione UE EUNAVFOR ATALANTA, sia nell'ambito della missione internazionale EMASOH/AGENOR (18). Nel complesso, si può affermare come la CMP sia un meccanismo pragmatico, versatile e realista, basato sulle reali esigenze operative delle Marine Militari dei paesi che vi prendono parte, e dunque su una comunanza e condivisione di interessi da parte degli stessi Stati. Si tratta, dunque, di uno strumento finalizzato a incrementare in maniera genuina la cooperazione marittima tra Stati con interessi condivisi in aree condivise, e volto parallelamente a rafforzare il ruolo dell'UE quale fornitore di sicurezza presso paesi e attori terzi esterni all'Unione.

Il secondo pilastro è quello delle partnership esterne, basato sui principi del rispetto del diritto internazionale e dello sviluppo di un multilateralismo marittimo. In tale contesto, l'attenzione è posta su una serie di progettualità e meccanismi attraverso i quali l'UE mira ad accrescere le attività di cooperazione marittima a livello internazionale verso altri paesi, cercando di porsi come fornitore di sicurezza. In particolare, nell'ambito del programma «Critical Maritime Routes», numerose sono le iniziative di rilievo, tra cui i progetti EU CRIMARIO e EU ESIWA. Il progetto EU Critical Maritime Route Wider Indian Ocean (CRIMARIO) è stato lanciato nel 2015 e mira a incrementare la sicurezza marittima nell'Oceano Indiano attraverso attività finalizzate al miglioramento e potenziamento della Maritime Situational Awareness (MSA) da parte degli Stati costieri della regione, coinvolgendo in totale 21 paesi che si affacciano sull'Oceano Indiano (19). Il progetto EU Enhancing Security Cooperation in and with Asia (ESIWA), invece, mira a incrementare la cooperazione tra l'UE e alcuni Stati dell'Asia in specifici settore di comune interesse, tra cui quello della sicurezza marittima. L'iniziativa coinvolge sei Stati asiatici e si articola in diverse iniziative nell'ambito della *public diplomacy*, del *capacity building* e dello sviluppo di attività pratiche di sicurezza marittima (20).

Queste iniziative, nel loro complesso, sono finalizzate a rafforzare i legami fra l'UE e molteplici attori non europei, con particolare attenzione al continente asiatico, e cercano di promuovere il ruolo dell'Unione nel mondo quale partner affidabile, credibile e capace nell'ambito della sicurezza marittima.


Un'ultima considerazione concerne l'attuale stato di sviluppo delle capacità navali dei paesi UE. Le ambizioni dell'Unione per divenire un attore credibile e influente negli scenari marittimi internazionali, ponendosi come interlocutore di riferimento e come fornitore di sicurezza per paesi extra-europei, ricadono in ultima istanza sui singoli Stati membri, in particolare sui paesi dotati di maggiori capacità navali e di flotte oceaniche, in grado dunque di proiettare sé stessi (e di conseguenza l'UE) al di fuori dei bacini marittimi di stretto riferimento. In tale ottica, dei 22 paesi UE con sbocco sul mare, la maggior parte di essi è dotata di forze navali di modesta entità, le cui capacità sono ottimizzate per operazioni a carattere regionale nei bacini marittimi di immediato riferimento per ciascun paese. Ad esempio, le unità navali di Stati come i baltici (Estonia, Lettonia e Lituania), ma anche di Polonia, Svezia e Finlandia operano prevalentemente a tutela dei propri interessi nel mar Baltico, assistiti da marine caratterizzate da una proiezione oceanica, del tipo blue-water, come quella tedesca. A tal proposito, i paesi in questione hanno iniziato a sviluppare iniziative a carattere sempre più congiunto, come nel caso del Swedish-Finnish Naval Task Group (SFNTG), composto da unità navali di Stoccolma e Helsinki. Il Task Group,



SFNTG Naval Group in navigazione (Swedish Armed Forces)

che ha raggiunto la Initial Operational Capability (IOC) nel 2017 e prevede di conseguire la Full Operational Capability (FOC) nel 2023 (21), è finalizzato alla conduzione di attività di sorveglianza marittima e di pattugliamento congiunte nel mar Baltico, al fine di incrementare la sicurezza del traffico marittimo nell'area e di condividere dati e informazioni acquisiti per sviluppare una *common maritime picture*. Un discorso analogo vale, ad esempio, per le marine bulgara e romena, che, dotate di unità minori anche piuttosto vetuste, operano nel Mar Nero, spesso a livello bilaterale, come nel caso dell'esercitazione annuale «Poseidon», ospitata ad anni alterni dai due paesi e alla quale prendono parte anche vascelli di altri paesi NATO (22). Probabilmente, tra gli Stati membri dell'UE, solo Germania, Spagna, Italia e Francia (e, in misura minore, Portogallo e Danimarca) dispongono di uno strumento navale con una proiezione oceanica. Infatti, i paesi in questione hanno interessi economici, commerciali, politici e securitari che esulano i confini dei bacini marittimi a essi strettamente adiacenti, per cui possiedono delle flotte in grado di operare a grandi distanze dalle basi nazionali: si pensi, in tal senso, al Carrier

Strike Group francese basato sulla portaerei a propulsione nucleare Charles de Gaulle e a quello italiano basato sulla portaerei a propulsione convenzionale Cavour. Non a caso, sono principalmente questi i paesi le cui flotte operano a grande distanza rispetto ai mari nazionali, facendosi carico, ad esempio, della protezione delle linee di comunicazione marittime in Africa, in Medio Oriente e in Asia, a beneficio non solo dei propri interessi, ma di quelli di tutta l'Unione e della Comunità internazionale, garantendo la libertà di navigazione, la stabilità dei flussi commerciali e la sicurezza degli approvvigionamenti.

In conclusione, facendo leva sul corretto mix tra ottimizzazione degli sforzi e delle politiche interne degli Stati membri, proiezione navale delle Marine Militari dei paesi a vocazione oceanica e potenziamento dell'azione esterna dell'UE tramite le *partnership* con attori terzi, l'Unione ha intrapreso un lungo ma cruciale percorso per garantire la sicurezza di mari e oceani, tutelare i propri interessi nel dominio marittimo e porsi come fornitore di sicurezza marittima a livello globale. Una sfida estremamente complessa, di cui la EUMSS rappresenta un elemento fondamentale. 

NOTE

- (1) Consiglio dell'Unione europea, «Strategia per la Sicurezza Marittima dell'Unione Europea», Documento No. 11205/14, 24 giugno 2014
- (2) Commissione europea, «Update of the EU maritime security strategy and its action plan», https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13491-Update-of-the-EU-maritime-security-strategy-and-its-action-plan_en.
- (3) Parlamento europeo, «Integrated Maritime Policy of the European Union», Marzo 2022, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/121/integrated-maritime-policy-of-the-european-union>.
- (4) European Union Naval Force (EUNAVFOR) Somalia - Operazione ATALANTA, Missione, <https://eunavfor.eu/mission>.
- (5) M. Péron-Doise e C. Wirth, «The European Union's Conceptualization of Maritime Security», Asia Maritime Transparency Initiative, Center for Strategic and International Studies, 4 Marzo 2022, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/121/integrated-maritime-policy-of-the-european-union>.
- (6) J. Giuliani, «Europe and the sea», in «Europe, Cooperating for a Naval Ambition», N° 21 - June 2022, Centre d'études stratégiques de la Marine.
- (7) *Ibidem*.
- (8) Ocean2020, Open Cooperation for European maritime awareness, <https://ocean2020.eu/>.
- (9) European Sea Ports Organization, «Priorities of European Ports For 2019-2024», Maggio 2019, https://www.espo.be/media/ESP-2484_Memorandum_ESPO_LR.pdf
- (10) J. Giuliani, «Europe and the sea», in «Europe, Cooperating for a Naval Ambition», N° 21 - June 2022, Centre d'études stratégiques de la Marine.
- (11) Audizione Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, Amm. Enrico Credendino, Commissione Difesa della Camera dei Deputati, 10 marzo 2022, <https://www.youtube.com/watch?reload=9&v=Q70THdsgcb4>.
- (12) «Svezia: Grave sabotaggio a Nord Stream, tracce di esplosivi», ANSA, 19 novembre 2022, www.ansa.it/sito/notizie/mondo/2022/11/18/svezia-grave-sabotaggio-a-nord-stream-tracce-di-esplosivi_06481b23-a6fd-4e79-97b7-e1e9bf0d55c5.html.
- (13) P. Mauri, «È stata attività umana. Così la relazione norvegese sul cavo sottomarino troncato», InsideOver, 13 febbraio 2022, <https://insideover.ilgiornale.it/difesa/e-stata-attivita-umana-cosi-la-relazione-norvegese-sul-cavo-sottomarino-troncato.html>.
- (14) D. Fiott, «Gearing up for a Competitive Age: the EU as a Maritime Actor», in «Europe, Cooperating for a Naval Ambition», N° 21 - June 2022, Centre d'études stratégiques de la Marine.
- (15) «The EU launches its Coordinated Maritime Presences concept in the Gulf of Guinea», European External Action Service, 25 gennaio 2021, https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-launches-its-coordinated-maritime-presences-concept-gulf-guinea_en.
- (16) Operazione Gabinia, Marina Militare, https://www.marina.difesa.it/cosa-facciamo/per-la-difesa-sicurezza/operazioni-in-corso/Pagine/missione_gabinia.aspx.
- (17) «Coordinated Maritime Presences», European External Action Service, 3 dicembre 2021, www.eeas.europa.eu/eeas/coordinated-maritime-presences_en.
- (18) Operazione EMASOH - AGENOR, Marina Militare, <https://www.marina.difesa.it/cosa-facciamo/per-la-difesa-sicurezza/operazioni-in-corso/Pagine/EMASOH.aspx>.
- (19) CRIMARIO, <https://criticalmaritimerroutes.eu/projects/crimario>.
- (20) Enhancing Security Cooperation in and with Asia, <https://www.giz.de/en/worldwide/87412.html>.
- (21) «Swedish-Finnish Naval Task Group (SFNTG) Reaches Initial Operational Capability», Navy Recognition, Dicembre 2017, www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2017/december-2017-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/5771-swedish-finnish-naval-task-group-sfntg-reaches-initial-operational-capability.html.
- (22) D. Solakova, «Bulgaria, Romania Begin Poseidon 2022 Exercise in Black Sea», Bulgarian News Agency, 31 ottobre 2022, <https://www.bta.bg/en/news/bulgaria/352567-bulgarian-romanian-poseidon-2022-exercise-begins-in-black-sea>.



Il ritorno della guerra convenzionale sul mare

Le capacità delle flotte europee e gli ostacoli da superare

Matteo Mazziotti di Celso

Matteo Mazziotti di Celso è dottorando in «Security and Strategic Studies» presso l'Università di Genova e Junior Fellow del Centro Studi Geopolitica.info. I suoi interessi di ricerca riguardano principalmente le relazioni civili-militari e la politica di difesa italiana.

Il ponte della portaerei *CAVOUR*. L'unità ha partecipato all'operazione «Neptune Shield» 2022. Nel corso dell'esercitazione, il gruppo portaerei italiano è passato per la prima volta sotto la catena di comando della NATO, che ha esercitato il controllo delle forze coinvolte attraverso il Comando del Naval Striking and Support Forces NATO.



Il 17 maggio 2022, nel mar Mediterraneo, si è tenuta un'imponente esercitazione che ha visto la presenza di più di 30 unità navali e almeno 160 aeromobili appartenenti a 25 diversi paesi della NATO, incluso un gruppo navale italiano. L'esercitazione «Neptune Shield 2022», guidata e coordinata dal Comando del *Naval Striking and Support Forces* NATO (STRIKFORNATO), ha

visto la condotta di una complessa serie di attività navali volte, secondo il comandante *del Joint Forces Command* di Napoli, l'Ammiraglio Rober Burke, a «dimostrare e rinforzare le capacità della NATO a condurre operazioni nel livello più alto dello spettro dei conflitti» (1). «Neptune Shield 2022» non è stata un'eccezione: pochi mesi dopo, a novembre, il Mediterraneo è stato nuovamente teatro di una massiccia esercitazione, questa volta a guida francese, il cui scopo è stato quello di testare le capacità delle unità navali dei paesi partecipanti a condurre un combattimento convenzionale ad alta intensità (2). L'esercitazione «Polaris 21», a cui ha partecipato, ancora una volta, anche l'Italia, è stata descritta dall'Ammiraglio Pierre Vandier, comandante della Marina francese, come «un grande laboratorio per la guerra di domani» (3).

Entrambe le esercitazioni testimoniano in maniera evidente come le priorità delle flotte europee siano radicalmente cambiate. «Neptune Shield 2022» e «Polaris 2021», infatti, sono entrambi volte a testare le capacità delle marine militari europee a operare in un ambiente caratterizzato dalla presenza di una minaccia convenzionale. Dopo anni in cui l'impiego di riferimento è consistito prevalentemente in operazioni che si collocavano nello strato più basso dello spettro dei conflitti, oggi sembra che le Forze armate europee ambiscano a possedere le capacità per condurre operazioni ad alta intensità contro un avversario dotato di forze moderne. Le rinnovate ambizioni delle flotte europee non riguardano solo le marine militari. Anche le forze terrestri e aeree stanno organizzando grandi eventi addestrativi volti a testare le loro capacità convenzionali. L'anno prossimo, per esempio, si terrà l'esercitazione «Orion 2023», organizzata sempre dalla Francia — a cui parteciperà anche l'Italia — il cui scopo è proprio quello di simulare un «conflitto maggiore» con un avversario statuale. Si tratta di un evento di proporzioni inedite, secondo le autorità militari francesi, tant'è che il Generale Yves Métaayer, responsabile dell'organizzazione dell'esercitazione, ha dichiarato che, fino ad ora, Parigi «non ha mai condotto un'operazione di queste proporzioni così a lungo» (4).

Le nuove ambizioni delle flotte europee non sono evidenti solamente nelle grandi esercitazioni militari già svolte o in fase di pianificazione. In effetti, l'inten-

zione dei paesi europei di dotarsi delle capacità che gli consentiranno di combattere guerre convenzionali è stata sottolineata con forza da numerosi rappresentanti dei governi e delle Forze armate del continente. Nell'aggiornamento della sua Strategia di Sicurezza Nazionale, ad esempio, la Francia riconosce l'accresciuta minaccia alla sicurezza degli europei da parte della Cina e della Russia e ambisce a disporre della libertà d'azione che le consentirà di condurre operazioni militari, anche ad alta intensità, in autonomia o in coalizione, «in tutte le dimensioni dei conflitti» (5). Un discorso simile a quello francese è stato fatto dal Capo

praticamente tutti gli Stati europei hanno comunicato la volontà di destinare maggiori fondi e investimenti al comparto della difesa e della sicurezza (8). Le marine europee stanno investendo in unità di superficie (9) e sottomarine (10), ma anche nel sostegno logistico (11), nella capacità di sorveglianza (12), e nella capacità di ingaggio a lunga distanza (13) — non ultima l'Italia, con il missile Teseo (14). Altri paesi stanno investendo per aumentare le loro capacità di difesa aerea, come Regno Unito (15) e Olanda (16), o per rinforzare la loro flotta sottomarina, come la Norvegia (17), la Svezia (18) e la Germania (19).



di Stato Maggiore della Difesa britannica, il quale ha chiaramente indicato come lo sforzo delle forze di Sua Maestà dovrà essere quello di preparare le forze britanniche, soprattutto la Marina, a operare contro avversari dotati di capacità militari convenzionali (6).

Infine, a rendere ancora più evidenti le rinnovate ambizioni dei paesi europei sono i programmi di spesa militare che i vari governi hanno implementato o stanno implementando in questi anni. In effetti, a partire dalla Germania, che ha stabilito di investire circa 100 miliardi di euro per modernizzare le sue forze (7),

Gli obiettivi delle forze navali europee sembrano mossi da due principali imperativi. Il primo, divenuto sempre più evidente negli ultimi dieci anni, consiste nel ritorno in scena di quella che negli Stati Uniti viene chiamata «competizione tra grandi potenze», e cioè, sostanzialmente, l'ascesa delle due potenze cosiddette «revisioniste» (20), ovvero Cina e Russia, e la sfida che esse pongono all'ordine liberale a guida americana (21). Il secondo imperativo, più recente, consiste invece nella minaccia posta dalla Federazione russa al continente europeo, una minaccia che ha messo l'Europa di fronte alla

gelida realtà del ritorno della guerra convenzionale in casa propria, e che, in molti paesi — persino in Germania (22) —, ha conferito nuova rilevanza allo stato delle Forze armate e alle loro effettive capacità.

Per far fronte a queste due scomode realtà, dunque, i paesi europei hanno dovuto avviare una riflessione in merito alle loro capacità militari, fissando nuovi obiettivi. Lungi dal pretendere di voler costituire una forza capace di assicurare al continente europeo la stessa difesa che potrebbero oggi offrire gli Stati Uniti — la visione «oltranzista» dell'autonomia strategica sembra aver lasciato il passo a una visione più moderata, che

raggiungimento di questi obiettivi. Il primo ostacolo da superare è la scarsità delle unità a disposizione. Le forze navali europee hanno dismesso un elevato numero di unità navali dopo la Guerra Fredda, e tornare a combattere operazioni ad alta intensità richiede la capacità di impiegare un gran numero di materiali, soprattutto munizioni, e di sostenere la perdita di un gran numero di unità (25). Il secondo ostacolo è l'adeguatezza dei mezzi attualmente disponibili. La maggior parte delle unità navali presenti nelle flotte europee sono state pensate per condurre operazioni nella parte bassa dello spettro dei conflitti, e male si prestano a



La Marina cinese (PLAN) in addestramento. La flotta da guerra cinese cresce ad una velocità impressionante, riuscendo a produrre ogni quattro anni un numero di unità pari al totale della flotta da guerra francese (NZ defence forces).

si propone come un complemento, e non un'alternativa, alla NATO (23) —, i paesi europei mirano comunque a disporre di forze in grado di saper condurre operazioni convenzionali contro un avversario dotato di forze moderne. Di conseguenza, sul mare, le Marine dovranno disporre dei mezzi, delle risorse e delle capacità per combattere forze dotate di capacità convenzionali moderne (24).

Eppure, affinché esse possano divenire realtà, le nuove ambizioni europee devono fare i conti con una serie di problemi che, a oggi, sembrano pregiudicare il

combattere operazioni ad alta intensità. Il terzo problema è il supporto dell'opinione pubblica. Le società europee hanno da tempo smesso di ragionare sulla guerra e sono sempre più restie a sopportare un elevato numero di morti in combattimento (26).

La mancanza di unità navali

Il primo ostacolo che si frappone alle ambizioni navali europee riguarda la quantità di unità navali disponibili: se messe a paragone con quelle dei loro rivali strategici, infatti, le odierne marine militari europee di-

spongono di uno scarso numero di navi e sottomarini. L'inferiorità degli europei è evidente soprattutto nei confronti della Marina cinese. Al contrario della marina russa, che ha dimostrato di non essere all'altezza delle aspettative (27), la componente navale delle forze di Pechino appare sempre più moderna (28), e già oggi è in grado di esprimere la più grande flotta sottomarina del mondo. Il rateo di crescita della marina cinese è impressionante, visto che la Cina è in grado di costruire, ogni quattro anni, una quantità di unità navali pari all'intera flotta da guerra francese (29). La scarsità di unità navali da guerra rappresenta un deficit importante per le flotte europee. Sebbene la prevalenza dei fattori quantitativi non basti a determinare la forza militare di un paese, nel combattimento convenzionale la massa rappresenta un requisito ancora essenziale (30). Come sembrano dimostrare le prime lezioni della guerra attualmente in corso in Ucraina (31) la condotta di operazioni nella fascia più alta dello spettro dei conflitti impone un altissimo consumo di materiali. Per riuscire a ottenere la resilienza necessaria per mantenere l'iniziativa e resistere al ritmo della battaglia, saranno necessari ampi stoccaggi di munizioni e un maggior numero di unità navali (32).

L'insufficiente quantità di unità navali attualmente disponibili in Europa rappresenta l'inevitabile conseguenza di un trend inaugurato negli anni '90. Dalla fine della guerra fredda, infatti, il budget militare di tutti i paesi europei è calato drasticamente (33). Dal 1999 al 2018, le Marine europee hanno perso il 32% delle loro forze (34). Nel 1990, l'Unione europea spendeva, collettivamente, una media del 2,39% del PIL per le proprie Forze armate, mentre nel 2019 questa cifra era già calata al 1,39% (35). A contribuire al declino delle Forze navali europee, poi sono stati i conflitti in Afghanistan e in Iraq, che per anni hanno esaltato l'importanza delle forze terrestri e aeree della NATO, a discapito delle marine (36).

In termini numerici, il declino delle flotte europee è evidente. Nel 1990, i paesi europei disponevano di 197 grandi unità di superficie e 129 sottomarini (37). Nel 2021, queste cifre erano ridotte rispettivamente a 116 e 66. La forte riduzione delle flotte europee ha riguardato tutti i paesi, anche quelli che disponevano delle

marine più avanzate. La Francia, per esempio, ha dovuto rinunciare a disporre di due portaerei contemporaneamente, e il Regno Unito ha dovuto cedere metà delle proprie forze navali (38). L'Italia, nel 1990, disponeva di 30 grandi unità di superficie e 10 sottomarini, mentre nel 2020 tali numeri erano ridotti rispettivamente a 19 e 10 (39). La Spagna ha dovuto rinunciare alla sua portaerei, la Germania poi, che ha a lungo sottovalutato l'importanza delle forze navali, non dispone di una componente anfibia (40). Infine, la Danimarca ha stabilito nel 2004 di dismettere l'intera flotta sottomarina (41).

I problemi rappresentati dalla scarsa disponibilità di unità navali, peraltro, sono già stati resi evidenti in episodi recenti. Nella guerra in Libia, nel 2011, la scarsa quantità di munizioni e di unità navali disponibili costrinse i paesi NATO a chiedere supporto agli Stati Uniti (42). Più di recente, quando si è trattato di inviare unità navali nello stretto di Hormuz, le marine europee, impegnate in numerose operazioni in diversi continenti, hanno incontrato notevoli difficoltà a inviare in zona unità navali in numero sufficiente. In quell'occasione, nonostante fossero ben otto i paesi che supportavano l'iniziativa, solamente tre di essi sono riusciti a mettere a disposizione delle capacità importanti, e l'avvio della missione ha richiesto più tempo del previsto (43).

Infine, il problema della carenza di unità navali appare ancora più grave se si tiene conto che incrementare il numero di navi e sottomarini è un processo tutt'altro che rapido. La progettazione e realizzazione di unità navali, specialmente quelle più moderne, rappresenta un percorso estremamente complesso, ricco di insidie che possono facilmente causare numerosi ritardi e imprevisti, come testimonia, ad esempio, il caso delle fregate tedesche F125 — la cui consegna, prevista inizialmente per il 2014, è slittata al 2017 (44) — o dei sottomarini olandesi classe Walrus per i quali la decisione in merito al vincitore della gara indetta per la loro costruzione continua a essere rimandata (45).

Il deficit capacitivo

Il numero delle unità navali a disposizione dei paesi europei non è il solo ostacolo alle loro nuove ambizioni. Oltre a essere poche, le navi delle flotte europee

non dispongono delle capacità sufficienti per condurre con successo operazioni convenzionali contro un avversario moderno. Quelle condotte dalle marine militari europee negli ultimi trent'anni sono state prevalentemente operazioni svolte nella parte più bassa dello spettro dei conflitti: operazioni di contro pirateria, come a largo della costa della Somalia (operazione Atalanta, o *European Naval Force*) (46), e lungo le coste della Guinea (per la Marina Militare operazione Gabinia) (47); operazioni di implementazione dell'embargo di armi, come l'operazione Irini, in Libia (48); operazioni di supporto a interventi militari veri e propri, come in occasione delle operazioni aeree della NATO in Libia (49). A causa della priorità accordata a questo tipo di missioni, le capacità per condurre operazioni di combattimento contro un avversario dotato di armamenti moderni, dunque, sono state messe in secondo piano (50).

Allo stato attuale, le capacità delle marine europee incontrerebbero notevoli difficoltà a operare contro i loro avversari strategici. Consapevoli della dipendenza delle forze occidentali da assetti chiave fondamentali per la condotta delle operazioni, come centri di comando, basi logistiche e grandi aeroporti, incluse le portaerei, Russia e Cina hanno sviluppato negli ultimi anni una vasta e complessa rete di sensori e di intercettori in grado di creare una sorta di bolla, nota con il termine *Anti-Access/Area-Denial* (A2/AD), all'interno della quale poter colpire con estrema velocità ed efficacia le unità nemiche (51). Affrontare in combattimento questi attori, dunque, significa anzitutto disporre delle capacità di operare in ambienti contesi caratterizzati dalla presenza di bolle A2/AD (52).

Le flotte europee, tuttavia, mancano dei mezzi e degli assetti necessari per operare in contesti simili. In particolare, mancano sia di una capacità difensiva che una capacità offensiva (53). Relativamente alla capacità difensiva, il deficit maggiore delle flotte europee consiste nella scarsa capacità di garantire un'efficace difesa antiaerea alle proprie unità. I vascelli europei sono armati troppo alla leggera, e non dispongono di un numero sufficiente di lanciatori né di missili (54). La capacità di lanciare un numero elevato di missili oggi è un fattore fondamentale, non solo per garantire

la difesa aerea, ma anche per neutralizzare unità di superficie e sottomarini, oltre che per condurre attacchi a lunga distanza contro obiettivi terrestri. Un'analisi dei missili e dei lanciatori attualmente disponibili nelle principali marine offre un'idea chiara della situazione. Oggi le flotte europee possono contare, insieme, circa 2.000 sistemi di lancio verticale (VLS) e 2.500 *battle force missiles* (BFM) (55). Di contro, solo gli Stati Uniti contano 9.000 VLS e 12.000 BFM; la Cina 5.200 BFM e la Russia 3.300 BFM (56). A questo deficit occorre aggiungere che molto spesso le unità navali, per via della mancanza dei fondi, non sono prontamente disponibili. Infine, occorre tenere conto che questi deficit saranno ulteriormente esacerbati dalla nuova minaccia rappresentata dallo sviluppo delle armi ipersoniche, una capacità su cui Russia e Cina hanno investito ingenti somme di denaro (57).

Quanto alle capacità offensive, il limite principale delle flotte europee negli scenari caratterizzati dalla presenza di bolle A2/AD consiste nell'insufficienti capacità di ingaggio a lungo raggio. Il modo più efficace per eliminare la minaccia rappresentata dai sistemi missilistici nemici, in questo ambiente, è quello di interrompere il complesso ciclo di attività che consente all'avversario di scoprire, identificare, acquisire e colpire il suo obiettivo (la cosiddetta *kill chain*) (58). A oggi, il modo migliore per interrompere la *kill chain* consiste prevalentemente nella condotta di attacchi a



Un missile Tomahawk lanciato da un sottomarino. La capacità di colpire obiettivi terrestri a grandi distanze è fondamentale per operare in scenari caratterizzati dalla presenza di bolle A2/AD (Gerry Winey, The US National Archive).

lungo raggio sugli obiettivi chiave che consentono l'ingaggio da parte del nemico. Questi attacchi possono essere condotti tramite raid aerei — quindi è necessaria una portaerei — o tramite il lancio di missili a lunga gittata. Quanto alla prima capacità, solamente Regno Unito, Francia e Italia possono condurre operazioni aeromobili da unità portaerei. Quanto alla seconda capacità, a inizio 2021, solo Francia e Regno Unito disponevano di missili capaci di colpire obiettivi terrestri a lunga gittata, peraltro in scarsa quantità (59).

A questi problemi occorre aggiungere, inoltre, che la maggior parte delle unità navali che vengono varate in questi anni sono il frutto di progetti nati numerosi anni fa, quando le aspettative e gli obiettivi erano evidentemente diversi. Si tratta, in sostanza, di unità navali nate con lo scopo di essere performanti in operazioni a bassa intensità, come la lotta alla pirateria o l'imposizione di un embargo sulle armi. Le fregate classe Baden-Württemberg, per esempio, che la Germania sta varando in questi anni, sono state progettate negli anni duemila — molti le chiamano «fregate per la stabilizzazione» — e quindi pensate per operare in un ambiente alquanto diverso da quello che conosciamo adesso (60).

Tutto sommato, quindi, è evidente come la maggior parte delle unità navali occidentali siano oggi inadeguate per operare in contesti ostili caratterizzati dalla presenza di un avversario dotato di capacità militari moderne. Il principale deficit consiste in una mancanza di armamento pesante che inibisce la loro capacità di operare in ambienti A2/AD. A ciò occorre aggiungere, poi, il basso livello di prontezza (61), determinato dalla carenza dei fondi, e dalla scarsa esperienza in questi tipi di scenario, tutti fattori che contribuiscono a determinare un serio gap capacitativo nelle flotte europee rispetto ai loro avversari strategici.

I dubbi in merito al supporto dell'opinione pubblica

Il terzo ostacolo alle ambizioni degli europei riguarda il rapporto

tra le marine militari europee e la società civile. Come reso evidente dai combattimenti che si sono svolti in Ucraina, la guerra convenzionale impone un alto tasso di perdite alle forze che la combattono. A novembre 2022, secondo i vertici militari americani, le operazioni in Ucraina avevano già causato circa 100.000 vittime a ciascuno dei due schieramenti (62). Operare nella parte più alta dello spettro dei conflitti, in sostanza, richiede che l'opinione pubblica sia disposta a tollerare l'elevato costo delle operazioni, non solo in termini economici, ma soprattutto umani. Che le flotte europee dispongano del supporto dell'opinione pubblica non è dato sapersi, visto che per ora non sono ancora state impiegate in un conflitto convenzionale che abbia richiesto un elevato numero di perdite. Tuttavia, tre elementi inducano a pensare che questo supporto sia perlomeno traballante.

Il primo elemento consiste nell'aumentata difficoltà delle marine a reclutare il personale necessario. Non soltanto il bacino da cui trarre il proprio personale si sta riducendo, dato il forte invecchiamento della popolazione europea, ma l'attrazione delle Forze armate, tra i giovani, sembra diminuire. La crisi del reclutamento è evidente in numerosi paesi (63). La Royal Navy, ad esempio, ha solamente da pochi anni ripreso ad attrarre reclute in numero sufficiente per i compiti che deve assolvere (64), ma difficilmente riuscirebbe a sostenere un aumento delle reclute. Anche in Germania gli obiet-



La HMS QUEEN ELIZABETH è una delle due portaerei della Royal Navy. Prima che questa unità entrasse in servizio, il Regno Unito era sprovvisto di portaerei. (L(Phot) Dave Jenkins).

tivi del reclutamento molto spesso non vengono raggiunti: nel 2018, ad esempio, la Bundeswehr contava circa 21.500 posizioni organiche vacanti tra ufficiali e sottoufficiali (65). La crisi è evidente perfino negli Stati Uniti, dove il 2021 è stato uno degli anni più neri in termini di reclutamento, lo US Army ha infatti mancato gli obiettivi previsti di circa 15.000 uomini (66).

Il secondo elemento consiste nel sottile supporto che l'opinione pubblica dei paesi europei ha dimostrato negli ultimi anni nei confronti dei caduti in operazione. Le società occidentali, infatti, sono sempre più restie ad accettare perdite in combattimento (67), e quando esse si verificano le conseguenze sono sempre importanti. Quando, nel 2008, i francesi subirono una dura imboscata nei pressi di Uzbun, in Afghanistan, perdendo ben dieci uomini, l'evento ebbe un'eco mediatica impressionante in Francia, e Sarkozy, recatosi in Afghanistan, dichiarò apertamente: «...voglio che (le famiglie dei caduti) sappiano tutto, ne hanno diritto (alla verità); voglio che i vostri colleghi non si trovino mai in una situazione del genere», in qualche modo negando il concetto stesso di «nebbia della guerra» introdotto da Clausewitz e introducendo l'idea secondo la quale esisterebbe una maniera di garantire la totale sicurezza degli uomini in combattimento (68). Anche a cavallo tra il dicembre 2012 e il gennaio 2022, quando i francesi subirono cinque morti in Mali in pochi giorni, il consenso nei confronti dell'operazione Barkhane è sembrato traballare (69). Più in generale, i governi occidentali sono sempre più restii a impiegare le loro unità in operazioni di combattimento, preferendo di gran lunga l'impiego di assetti aeromobili o di forze speciali.

Il terzo elemento consiste nella narrazione che si è costruita in molte società occidentali relativamente alle proprie Forze armate. Oggi le istituzioni militari europee, incluse quelle italiane, godono di un enorme supporto popolare (70). Questo consenso, tuttavia, è stato costruito su una



Un manifesto di reclutamento del US Army. L'Esercito americano sta affrontando in questi anni una delle più gravi crisi del reclutamento dai tempi del Vietnam (Wikimedia Commons).

retorica basata su quello che alcuni studiosi francesi definisco «un grande malinteso» (71). Gli occidentali conosco le Forze armate per le operazioni di *peace-keeping*, per gli interventi in caso di disastri naturali, per il supporto fornito alle forze dell'ordine. Tuttavia, come dimostrato da numerosi studi svolti negli Stati Uniti (72), spesso questo supporto si rivela pura retorica, e non è accompagnato da una maggiore spinta verso l'arruolamento, né tantomeno a una maggiore accettazione della spesa militare (73). L'impiego continuo e massivo delle Forze armate in operazioni che si pongono molto lontano dal loro tradizionale com-




La USS Stark in fiamme. Nel maggio del 1987, la nave venne colpita da un missile Exocet iracheno che causò la morte di 37 membri dell'equipaggio. Il combattimento contro un avversario dotato di armamenti moderni imporrebbe un elevato costo a entrambi gli schieramenti, sia in termini economici che umani (Wikimedia Commons).

pito (74), infatti, ha certamente contribuito a un cambio di immagine delle Forze armate, come testimoniano numerosi sondaggi, i quali dimostrano che, in molti casi, oggi la popolazione preferisce che le proprie Forze armate vengano impiegate in soccorso della popolazione sul suolo domestico piuttosto che in altro tipo di operazioni (75).

Conclusioni

Il ritorno della competizione tra grandi potenze e l'offensiva russa in Ucraina hanno spinto le flotte europee ad alzare il livello di ambizione: come testimoniato dagli eventi esercitativi svolti negli scorsi mesi, dalle dichiarazioni dei responsabili politici e militari, e dai nuovi programmi di spesa militare, le marine militari europee intendono incrementare la loro capacità di condurre operazioni rientranti nella parte più alta dello spettro dei conflitti. Tuttavia, allo stato attuale, le flotte europee devono ancora affrontare tre principali ostacoli che le impediscono di raggiungere i loro rinnovati obiettivi: si tratta della scarsa quantità di assetti navali disponibili, della mancanza di capacità necessarie per operare in scenari caratterizzati dalla presenza di bolle A2/AD, e di un supporto dell'opinione pubblica pro-

tabilmente troppo restio ad accettare gli inevitabili costi, umani ed economici, imposti dal combattimento ad alta intensità.

In un saggio comparso sul n. 113 di *Policy Review* comparso nel 2002, lo scienziato politico Robert Kagan dichiarava che «sulle più importanti questioni strategiche e internazionali, gli americani vengono da Marte, gli europei da Venere» (76). Le parole di Kagan, impregnate di realismo, potrebbero non essere sufficienti per spiegare che cosa sia accaduto alle Forze armate europee negli ultimi anni: inevitabilmente, la questione è più complessa di quella presentata dallo scienziato politico americano. Tuttavia, è indubbiamente vero che dalla caduta del muro di Berlino a oggi, le Forze armate europee hanno intrapreso un importante processo di cambiamento che le ha trasformate in strumenti militari piccoli, benché agili e proiettabili, e strutturati soprattutto per la condotta di operazioni a bassa o media intensità. Si tratta di un'eredità storica pesante, radicata nella cultura militare e nella società, un passato che non è possibile ignorare né tantomeno credere di poter rovesciare con un rapido aumento di fondi. Il primo passo per invertire questo trend, allora, consiste indubbiamente nel riconoscere i deficit attuali. 

NOTE

- (1) NATO. *Nato Concludes Vigilance Activity Neptune Shield 22*. 1° giugno 2022, <https://bit.ly/3Hf8WxJ>.
- (2) D. Mahadzir. *French Navy Kicks Off Force-on-Force Drills in Mediterranean with Partner Nations*, NATO. USNI News, 19 novembre 2021, <https://bit.ly/3H9hp5q>.
- (3) P. Morcos, C. Wall. *Are European Navies Ready for High-Intensity Warfare?* War on the Rocks, 31 gennaio 2022, <https://bit.ly/3B9gONu>.
- (4) E. Vincent, C. Pietralunga. *The French army is preparing for high-intensity war*. Le Monde, 17 novembre 2022, <https://bit.ly/3UFPgq4>. Si veda anche The Economist. *The French armed forces are planning for high-intensity war*. 31 marzo 2021, <https://econ.st/3FFMQ6y>.
- (5) C. Mackenzie. *Macron: France's new strategic review to meet 'dangerous moment' in the world*. Breaking Defense, 10 novembre 2022, <https://bit.ly/3Hc9ogf>.
- (6) UK Government. *Chief of the Defence Staff Speech to the Royal United Services Institute*. 7 dicembre 2021, <https://bit.ly/3uow7Os>.
- (7) Deutsche Well. *Germany commits €100 billion to defense spending*. 27 febbraio 2022, <https://bit.ly/3Y0DLfj>.
- (8) L. Sebastiani. *Il grande riarmo dell'Europa dopo l'invasione di Putin*. Scenari, 2 dicembre 2022, <https://bit.ly/3Bbequp>.
- (9) T. Fish. *Type-31 Frigate Key to U.K. Royal Navy's Growth*. USNI News, 30 settembre 2021, <https://bit.ly/3P1XB61>.
- (10) H. I. Sutton. *France's Submarine Game Changer: The New Suffren-Class*. Naval News, 18 ottobre 2020, <https://bit.ly/3iAaXu6>.
- (11) X. Vavasseur. *UK MoD Awards Contracts For Fleet Solid Support Competition*. Naval News, 1 settembre 2021, <https://bit.ly/3HeOpcR>.
- (12) Naval News. *Boeing Delivers First P-8A Poseidon MPA To Norway*, 19 novembre 2021, <https://bit.ly/3Fpy5od>.
- (13) A. White. *UK, French officials gather to decide future of missile technologies*. Breaking Defense, 9 novembre 2021, <https://bit.ly/3Uw48XG>.
- (14) P. Batacchi. *Un nuovo TESEO land attack per la Marina*. Rivista Italiana Difesa, 18 maggio 2018, <https://bit.ly/3F4U8PG>.
- (15) N. Hakirevic Prevljak. *UK's Type 45 destroyers to undergo £500M upgrade*. Naval Today, 12 luglio 2021, <https://bit.ly/3VMv72k>.
- (16) M. Manaranche. *Royal Netherlands Navy's Frigate 'Zr.Ms. De Zeven Provinciën' Is Back At Sea*. Naval News, 10 giugno 2020, <https://bit.ly/3VzrQE2>.
- (17) T. Nielsen. *Norway's new subs especially designed for covert, shallow water operations*. The Barents Observer, 24 marzo 2021, <https://bit.ly/3VLC2JL>.
- (18) Shepard News. *Saab awarded further A26 submarine order*. 27 agosto 2021, <https://bit.ly/3FmCaJH>.
- (19) M. Manaranche. *German Parliament Approves Budget For The Development Of Many Naval Programs*. Naval News, 1° luglio 2021, <https://bit.ly/3F0Kq0D>.
- (20) L. Termine, G. Natalizia. «Gli "insoddisfatti". Le potenze revisioniste nella teoria realista delle Relazioni Internazionali». *Quaderni Italiani di Scienza Politica*, XXVII (2-3), 2020, pp. 331-357.
- (21) G. Natalizia. *Renderli Simili o Inoffensivi*. Roma: Carocci editore, 2021.
- (22) F. Coticchia. *L'ombra della colpa grava ancora sull'esercito Tedesco*. Scenari, 7 ottobre 2022, <https://bit.ly/3Uxk019>.
- (23) G. Natalizia, L. Termine, A. Carteny, E. Tosti Di Stefano. *Verso un Nuovo Concetto Strategico NATO*. Roma: Edizioni Nuova Cultura, 2022.
- (24) *Are European Navies Ready for High-Intensity Warfare?*
- (25) R. Briant, J. Florant, M. Pesqueur. «La masse dans les armées françaises : un défi pour la haute intensité». *Focus stratégique*, n° 105, giugno 2021.

Il ritorno della guerra convenzionale sul mare

- (26) J. J. Sheehan. *The Monopoly of Violence: Why Europeans Hate Going to War*. Faber and Faber: Londra, 2008.
- (27) S. Kaushal. *The Death of Gorshkov's Navy: The Future of the Russian Surface Fleet*. RUSI, 1 giugno 2022, <https://bit.ly/3h1Qwpv>.
- (28) Congressional Research Service. *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities-Background and Issues for Congress*. 1° dicembre 2022, <https://bit.ly/3unJWNb>.
- (29) «La masse dans les armées françaises : un défi pour la haute intensité».
- (30) *Ibid.*
- (31) M. Zabrodskiy, J. Watling, O.V. Danylyuk, N. Reynolds. *Preliminary Lessons in Conventional Warfighting from Russia's Invasion of Ukraine: February-July 2022*. RUSI Special Report, 30 November 2022.
- (32) «La masse dans les armées françaises: un défi pour la haute intensité».
- (33) P. Morcos. *Toward a New "Lost Decade"? Covid-19 and Defense Spending in Europe*. Centre for Strategic and International Studies, 15 ottobre 2020, <https://bit.ly/3Fpn06p>.
- (34) C. Mölling, T. Schütz, S. Becker. *Deterrence and Defense in Times of Covid-19*. German Council of Foreign Relations, 9 aprile 2020, <https://bit.ly/3Vv1qmR>.
- (35) Macrotrends. *European Union Military Spending/Defense Budget 1960-2022*, <https://bit.ly/3FqKfx6>. Si veda anche H. Meijer, S. G. Brooks. «Illusions of Autonomy: Why Europe Cannot Provide for Its Security If the United States Pulls Back». *International Security*, 45(4), 2021, pp. 7-43.
- (36) R. Hilton. *On the decline of European naval power: a conversation with Jeremy Stöhs*. Center for International Maritime Security, 11 settembre 2019, <https://bit.ly/3gWDOsd>.
- (37) *Are European Navies Ready for High-Intensity Warfare?*
- (38) D. Axe. *The Royal Navy Keeps Shrinking—Frigates To Drop By Three Over Five Years*. Forbes, 12 febbraio 2021, <https://bit.ly/3XYtLDJ>.
- (39) The International Institute for Strategic Studies. «Chapter Four: Europe», *The Military Balance*, 122(1), 2021, pp. 64-163.
- (40) M. Brake. *Seapower, Seablandness, and National Security: a German Perspective*. War on the Rocks, 11 luglio 2017, <https://bit.ly/3h1Odmr>.
- (41) Danism Ministry of Defense. *The Danish Defence Agreement 2005-2009*. ETH Zürich, giugno 2004, <https://bit.ly/3UqF9V1>.
- (42) B.A. Smith-Windsor. «NATO's Maritime Strategy and the Libya Crisis as Seen from the Sea». *NATO Research Paper*, 90/2013.
- (43) E. Tam, P. Morcos. *Building Maritime Security Coalitions — Lessons Learned from the Strait of Hormuz*. War on the Rocks, 14 giugno 2021. <https://bit.ly/3F2wjYy>.
- (44) X. Vavasseur. *German Navy Commissioned Its Fourth And Final F125-Class Frigate*. Naval News, 18 luglio 2022. <https://bit.ly/3VQifDM>.
- (45) X. Vavasseur. *Netherlands' Walrus-Class Submarine Replacement Program Facing Delays*. Naval News, 31 ottobre 2021. <https://bit.ly/3Ybvohx>.
- (46) D. Reva. *Ten years on, is Somali piracy still a threat?* Institute for Security Studies, 7 novembre 2018. <https://bit.ly/3FsvGct>.
- (47) P. Morcos. *A Transatlantic Approach to Address Growing Maritime Insecurity in the Gulf of Guinea*. Center for International Maritime Security, 1 febbraio 2021. <https://bit.ly/3F8H1Nw>.
- (48) Ministero della Difesa. *EUNAVFOR MED Operation Iriini*. <https://bit.ly/3FvUkT>.
- (49) «NATO's Maritime Strategy and the Libya Crisis as Seen from the Sea».
- (50) *On the decline of European naval power: a conversation with Jeremy Stöhs*.
- (51) Cfr. P. Batacchi (a cura di). *L'evoluzione degli scenari e le operazioni multi-dominio*. Rivista Italiana Difesa, X-Trà n. 22, 2020.
- (52) M. Kofman. *It's Time to Talk about A2/Ad: Rethinking the Russian Military Challenge*. War on the Rocks, 5 settembre 2019. <https://bit.ly/3uw6USg>.
- (53) J. Stöhs. *How High? The Future of European Naval Power and the High-End Challenge*. Djøf Publishing: Denmark, 2021.
- (54) *Ibid.*
- (55) R.O. Work. «To Take and Keep the Lead.» *A Naval Fleet Platform Architecture for Enduring Maritime Supremacy*. Washington, D.C.: CSBA, 2005, p. 90. «I Battle Force missile sono missili che contribuiscono a missioni *battle force* tipo difesa aerea locale o areale, lotta antisom, lotta antinave. I missili *short range air defense* (SAM), utilizzati per proteggere l'unità navale, non rientrano nella categoria BFM». Missili a corta gittata come Evolved Sea Sparrow, Aster 15, Crotales e Mistral non rientrano nella categoria BFM.
- (56) K. Patton. *Battle Force Missiles: The Measure of a Fleet*. Center for International Maritime Security, 24 aprile 2019. <https://bit.ly/3h0l633>.
- (57) S. Coniglio. *La corsa agli armamenti ipersonici*. Rivista Italiana Difesa, 28 ottobre 2020. <https://bit.ly/3VEWjQP>.
- (58) R. Dalsjö, C. Berglund, M. Jonsson. *Bursting the Bubble Russian A2/AD in the Baltic Sea Region: Capabilities, Countermeasures, and Implications*. Swedish Defence Research Agency, marzo 2019. <https://www.foi.se/rest-api/report/FOI-R-4651-SE>.
- (59) La Royal Navy impiega i missili americani *Tomahawk*, lanciabili tramite sottomarini d'attacco a propulsione nucleare. La Marine Nationale è l'unica marina europea capace di lanciare un numero ridotto di missile cruise dai *Rafale* basati sulla portaerei e dalle fregate classe *Aquitaine* (missile SCALP). Cfr. *How High? The Future of European Naval Power and the High-End Challenge*.
- (60) D.B. Larter. *With challenges aplenty, Europe's navies are coming to grips with high-end warfare*. Defense News, 22 giugno 2020. <https://bit.ly/3h4UopH>.
- (61) E. Braw. *Europe's Readiness Problem. Why the Continent's Militaries Are Slow—and What to Do About It*. Foreign Affairs, 30 novembre 2017. <https://fam.ag/3Fy3Dly>.
- (62) H. Cooper. *Russia and Ukraine each have suffered over 100,000 casualties, the top U.S. general says*. The New York Times, 10 novembre 2022. <https://nyti.ms/3WOMTPI>.
- (63) T. S. Tresch, C. Leuprecht. *Europe without Soldiers?: Recruitment and Retention across the Armed Forces of Europe*. Queen's Policy Studies Series, Volume 146, 2011.
- (64) Navy Lookout. *Has the Royal Navy solved its manpower problems?* 18 marzo 2019. <https://bit.ly/3iLDiOR>.
- (65) T. Buck. *German army struggles to attract much-needed recruits*. Financial Times, 29 gennaio 2019. <https://on.ft.com/3h0ypk1>.
- (66) E. Howe. *Is the Army Mislacing the Blame for Its Recruiting Crisis?* Defense One, 1 dicembre 2022. <https://bit.ly/3PbwHJc>.
- (67) L. Zambenardi. *Life, Death, and the Western Way of War*. Oxford University Press, 2022.
- (68) Cfr. B. Chéron. *Le soldat meconnu. Les Français et leurs armées : état des lieux*. Armand Colin: Parigi, 2018. Si veda anche M. Goya. *Sous le feu: La mort comme hypothèse de travail*. Tallandier: Parigi, 2019.
- (69) M. Mazzioiti di Celso. *Ancora morti in Mali: quale futuro per Barkhane?* Ares Difesa, 6 gennaio 2021. <https://bit.ly/3UzS7R7>.
- (70) M. Malešič, M. Garb. *Public Trust in the Military from Global, Regional and National Perspectives*. In G. Caforio, M. Nuciari (a cura di). *Handbook of the Sociology of the Military*. Springer: Cham, 2018, pp. 149-159.
- (71) *Le soldat meconnu*.
- (72) Cfr. P. Feaver, P. D. Feaver, R. H. Kohn (a cura di), *Soldiers and civilians: The civil-military gap and American national security*. MIT Press, 2001.
- (73) D. Burbuck. *Confidence without Sacrifice*. In L. Beehner, R. Brooks, D. Maurer (a cura di), *Reconsidering American Civil-Military Relations*. Oxford University Press, 2021, pp. 149-176.
- (74) J. L. Clarke. *What should armies do? Armed Forces and Civil Security*. Routledge, 2016.
- (75) Si veda, ad esempio: Istituto Affari Internazionali e Laboratorio Analisi Politiche. «Gli Italiani e la Difesa». *Documenti IAI*, 19(08), 2019, p.13. «La quasi totalità del campione ha espresso una posizione positiva sull'utilizzo delle Forze armate in ausilio di autorità civili in caso di disastri e calamità naturali (90%), in attività di intelligence e contrasto al terrorismo (88 %) e a tutela delle rotte commerciali marittime italiane (84 %)». «Benché sostanzialmente alto, il supporto per la difesa collettiva in ambito Nato o per operazioni al di fuori del territorio nazionale è più basso rispetto al supporto per le modalità di impiego sopra descritte».
- (76) R. Kagan. «Power and Weakness». *Policy Review*, 113 (Giugno-Luglio 2002), p. 3.

La nuova visione del mare italiano

Fabio Caffio

Ammiraglio ispettore (ris), esperto diritto marittimo, collabora con la Rivista Marittima dal 1986. È autore del "Glossario di Diritto del Mare", V^a edizione, supplemento Rivista Marittima novembre 2020; pubblica anche articoli sulle riviste on line Affarinternazionali e Analisi Difesa.



L'Italia e il mare

Immersa quasi completamente nel mare, circondata da un'estesa e articolata fascia costiera di circa 7.500 km (di cui 3.850 insulari), l'Italia, a detta di alcuni (1), sembra voltare le spalle a quel Mediterraneo da cui è nata la sua civiltà e che alimenta la sua economia. Il paradosso dell'Italia, grande paese marittimo che disconosce la sua marittimità, ha sicuramente origini storiche, lontane e recenti. Con la fine dell'espansione mediterranea di Roma, la mancanza di uno Stato nazionale ha determinato lacune nella coscienza marittima del paese cui non ha supplito la gloriosa tradizione delle Repubbliche marinare. Il Regno delle Due Sicilie aveva un suo respiro mediterraneo testimoniato da un'industria marittima di tutto rispetto (2), ma tutto questo subì una stasi con l'Unità d'Italia. Al contrario, il Regno di Sardegna accrebbe la sua carente marittimità dopo l'annessione di Genova nel 1815 e la decisione di Cavour di partecipare alla Guerra di Crimea nel 1856 (3). L'Italia liberale di fine Ottocento intuì l'importanza politico-economica del mare favorendo, anche in chiave di politica estera, lo sviluppo della Regia Marina. Analoga la visione del periodo fascista quando, ad esempio, fu disciplinata l'attività delle società di navigazione di pubblico interesse (4); la retorica imperiale del *Mare Nostrum* generò tuttavia, dopo la sconfitta, una sorta di allergia a trattare i temi attinenti gli interessi marittimi nazionali. Può dirsi, in particolare, che a questo sia imputabile la nostra attuale difficoltà a proclamare spazi di giurisdizione nazionale come le ZEE, a differenza di altri paesi i quali hanno un approccio molto assertivo nel sostenere le loro pretese marittime (5).

L'Italia dei nostri giorni, benchè priva di una coscienza delle sue potenzialità marittime, è comunque, *oggettivamente*, un paese che dipende dal mare per la propria economia di importazione di materie prime e idrocarburi ed esportazione di manufatti. Rilevanti sono i punti di forza del suo *cluster* marittimo incentrato sulla grande flotta mercantile di bandiera e sui connessi settori di trasporto, logistica, cantieristica, crocieristica e portualità, cui va aggiunto il comparto pesca che è ai primi posti nella UE (6).

Il problema per noi è che, in mancanza di una visione

complessiva del mare tradotta in una strategia marittima nazionale (7), sono stati privilegiati specifici aspetti secondo un approccio settoriale. È indubbio che nelle ultime decadi si sia dato grande risalto alla protezione dell'ambiente marino e — sulla spinta di ingenti flussi migratori via mare — allo svolgimento di un servizio di soccorso (Sar) a carattere per così dire universale, anche al di fuori della zona di competenza (8). Nello stesso periodo, altri paesi mediterranei pensavano invece ad affermare pretese su proprie aree di ZEE per lo sfruttamento dell'*offshore* energetico e della pesca.

Sta di fatto che, in Italia, il discorso sugli interessi marittimi nazionali ha rischiato spesso di divenire confuso — assumendo a volte toni rinunciatari — a seconda

esattamente quel nome, rappresentando gli interessi dell'industria mobile in tutti i rapporti con le Istituzioni, le Amministrazioni, le organizzazioni economiche, politiche, sociali e sindacali a livello nazionale, comunitario e internazionale (...). Oggi, a differenza di allora, ci muoviamo in un contesto amministrativo più articolato, in parte *demarittimizzato*, dove hanno voce e competenze ben otto Ministeri.

L'Amministrazione marittima

La governance marittima del paese, nel secolo scorso, era in effetti più focalizzata e organica. Soppressa con la Legge 24 dicembre 1993, n. 537, le sue competenze distribuite tra vari ministeri (*in primis* i



di chi analizzasse il problema. A tenere alta l'attenzione su questi temi c'è sempre stata, comunque, la Marina: innegabile il suo ruolo nell'affermare la proiezione marittima del paese nel Mediterraneo allargato incentrata sulla libertà di navigazione. A Confitarma si deve invece il richiamo all'esigenza di porre rimedio alla frammentazione della nostra visione marittima con un'organizzazione ministeriale più focalizzata sul mare. Molto chiare, in proposito, le parole del suo Direttore generale, secondo cui in passato la Confederazione «... era impegnata a promuovere lo sviluppo della marina mercantile italiana, rapportandosi con un Ministero che aveva

Trasporti), la vecchia Marina mercantile viene rimpiazzata da chi ne apprezzava la struttura incentrata su direzioni generali dedicate a tutte le attività marittime. Tra l'altro, sotto la sua egida, nel 1982 era stata approvata la Legge 31 dicembre 1982, n. 979 per la Difesa del Mare che istituiva un ispettorato per la protezione ambientale, prevedeva la creazione di varie Aree marine protette (AMP) e assegnava alla Marina Militare navi per specifiche funzioni di presenza e sorveglianza, anche di tutela ambientale, da svolgere nelle future Zone economiche esclusive (ZEE) (9).

A un unico referente politico-amministrativo per

La nuova visione del mare italiano



navigazione, personale marittimo, porti, demanio, pesca, AMP, si sono sostituite più amministrazioni il cui fattore aggregante è costituito dal Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera. Il Corpo, ordinativamente inserito nella Marina Militare (10) svolge infatti, quale «Autorità marittima» funzioni per conto di vari ministeri a cominciare dai Trasporti nel cui ambito è incardinato esercitando «in sede decentrata le attribuzioni previste dal e dalle altre leggi speciali, nelle materie di competenza del Dipartimento per i trasporti e la navigazione» (11).

Naturale quindi che il Corpo abbia supplito alla frammentazione delle competenze marittime venendo delegato dai Trasporti a elaborare, in coordinamento con gli altri ministeri interessati, un testo che declinasse gli obiettivi stabiliti dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO). Si tratta della «Strategia marittima dell'Italia per l'implementazione degli strumenti IMO (2022)» (12) relativi a sicurezza della navigazione, salvaguardia della vita umana in mare e protezione dell'ambiente marino, per garantire l'assolvimento degli obblighi internazionali assunti dallo Stato con la ratifica delle convenzioni IMO in materia. È interessante notare come questo documento, nel presentare «l'Amministrazione marittima dell'Italia», specifichi che «In

Italia 12 (dodici) Elementi di Organizzazione in seno a 6 (sei) Dicasteri, hanno compiti e responsabilità per l'attuazione degli obblighi di *flag, coastal e port State* derivanti dalla ratifica delle Convenzioni IMO, ancorché le principali siano il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) (nelle sue due articolazioni del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto e della Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale e il trasporto marittimo in materia di *safety* e il Ministero della Transizione ecologica (MITE) per i profili ambientali».

Per quanto costituisca l'espressione di uno sforzo comune a più amministrazioni, tale documento non è purtuttavia una sintesi strategica indicante l'insieme delle azioni mirate alla crescita commerciale della Nazione sul mare. La strategia marittima dell'Olanda è, ad esempio, ben altro: un testo (13) di linee guida costituenti il *framework* dell'azione governativa relativa al *cluster* marittimo relativo a porti, logistica, navigazione, cantieristica, risorse *offshore*, dragaggio fondali, formazione personale marittimo, sport acquatici, pesca. Con un'ambizione: evidenziare che il valore del *cluster*, se considerato nel suo in-



sieme, è superiore a quello della somma delle singole componenti.

Le istanze di chi in Italia auspica un accentramento delle politiche marittime hanno trovato accoglimento, nella passata legislatura, nel Disegno di legge a iniziativa del Sen. Urso e altri (14) concernente l'*Istituzione del Ministero del mare* cui attribuire «*le funzioni e i compiti spettanti allo Stato in materia di: protezione del mare, intesa come tutela, difesa, vigilanza e controllo dell'eco-sistema marino e costiero; navigazione marittima; pesca e acquacoltura; valorizzazione e implementazione dell'intero sistema marittimo nazionale*». La formula organizzativa cui si ispirava questa iniziativa — che non è mai stata discussa in Parlamento — è quella dell'accentramento della *governance* politico-amministrativa degli affari marittimi, come fatto in Francia dal 2020 al 2022 (15). Analoga iniziativa è stata adottata in Portogallo nel 2015.

Il Coordinamento delle politiche del mare

Il mare è apparso per la prima volta, con l'inizio della XIX legislatura, nel programma di un governo della Repubblica. Nel suo discorso di apertura tenuto il 25 ottobre 2022 il presidente Giorgia Meloni lo ha citato due volte a proposito dell'estrazione del gas e come *asset* strategico dell'economia. Alle intenzioni sono seguiti i fatti. Nel riordino dell'organizzazione del Governo e dei ministeri attuato con il Decreto legge 173/2022 non è comunque stato istituito il Ministero del mare come prevedeva la proposta di legge parlamentare della passata legislatura. Si è preferito invece lasciare impregiudicate le attuali competenze delle varie amministrazioni aventi attribuzioni in campo marittimo, a partire da quelle dei Trasporti che è a tutti gli effetti il dicastero leader al cui interno è incardinato il Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera (16). La soluzione adottata, come risulta dal testo riportato in finestra, è dunque quella del coordinamento interministeriale affidato al Presidente del Consiglio dei ministri che «coordina, indirizza e promuove l'azione del Governo con riferimento alle politiche del mare», avvalendosi — in proprio o tramite il «Ministro delegato per le politiche del mare» — del neocostituito Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM). Al nuovo organismo è attribuita la missione «di assicurare,

ferme restando le competenze delle singole amministrazioni, il coordinamento e la definizione degli indirizzi strategici delle politiche del mare». Le materie oggetto di indirizzo attengono, in via generale, all'economia del mare e alla promozione del sistema-mare, e in particolare a: tutela e valorizzazione della risorsa mare dal punto di vista ecologico, ambientale, logistico, economico; archeologia subacquea; turismo; pesca e acquacoltura; sfruttamento delle risorse energetiche; trasporto marittimo; sistema portuale; continuità territoriale da e per le isole; valorizzazione del demanio con riferimento alle concessioni. L'obiettivo finale è la redazione di un *Piano del Mare* con cadenza triennale, sul cui stato di attuazione verrà informato annualmente il Parlamento.

L'istituzione del CIPOM non rappresenta per il vero una novità, in quanto nell'ordinamento italiano esiste da tempo un sistema di «governo policentrico» (17). La formula organizzativa dei comitati interministeriali come strutture collegiali di governo è infatti di antica data: nel 1967 fu costituito il *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* (CIPE) che è tuttora in attività; a esso sono seguiti altri casi di istituzione di comitati.

L'esperienza italiana in questo settore è dunque ormai roduta e rispondente a ben precisi principi propri del nostro ordinamento. Chi volesse, ad esempio, fare dei paragoni con analoghe strutture di governo esistenti in Francia avrebbe difficoltà. Il *Comité interministériel de la mer* (18) presieduto dal Primo ministro, è infatti l'organo interministeriale di vertice — con compiti non solo di coordinamento ma anche di direzione — incaricato di deliberare sulla politica marittima del paese e di definire le linee guida dell'azione dello Stato sul mare nel quadro della funzione Guardia costiera, coordinando le attività dei differenti servizi che la svolgono (19). Esso è inoltre coadiuvato dal *Secrétariat général de la mer* (SGMer) che, sotto l'autorità del primo ministro, prepara le deliberazioni del Comitato interministeriale, ne controlla l'attuazione ed effettua il monitoraggio della politica marittima del governo. Lo stesso Segretariato è responsabile dello svolgimento della citata azione dello Stato sul mare — *Action de l'État en mer* (AEM) — affidata in via principale alla *Marine Nationale* e delegata localmente alle Prefetture Marittime (20).

La disciplina del D.L. 11 novembre 2022, n. 173

Art. 12: Funzioni in materia di coordinamento delle politiche del mare e istituzione del Comitato interministeriale per le politiche del mare

1. Al , dopo l'articolo 4 è inserito il seguente:

«Art. 4-bis (Politiche del mare e istituzione del Comitato interministeriale per le politiche del mare). - 1. Il Presidente del Consiglio dei ministri coordina, indirizza e promuove l'azione del Governo con riferimento alle politiche del mare.

2. È istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM), con il compito di assicurare, ferme restando le competenze delle singole amministrazioni, il coordinamento e la definizione degli indirizzi strategici delle politiche del mare.

3. Il Comitato provvede alla elaborazione e approvazione del Piano del mare, con cadenza triennale, contenente gli indirizzi strategici in materia di:

- a) tutela e valorizzazione della risorsa mare dal punto di vista ecologico, ambientale, logistico, economico;
- b) valorizzazione economica del mare con particolare riferimento all'archeologia subacquea, al turismo, alle iniziative a favore della pesca e dell'acquacoltura e dello sfruttamento delle risorse energetiche;
- c) valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del sistema portuale;
- d) promozione e coordinamento delle politiche volte al miglioramento la continuità territoriale da e per le isole, al superamento degli svantaggi derivanti dalla condizione insulare e alla valorizzazione delle economie delle isole minori;
- e) promozione del sistema-mare nazionale a livello internazionale, in coerenza con le linee di indirizzo strategico in materia di promozione e internazionalizzazione delle imprese italiane;
- f) valorizzazione del demanio marittimo, con particolare riferimento alle concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative.

4. Il Comitato è presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri o dal Ministro delegato per le politiche del mare, ove nominato, ed è composto dalle Autorità delegate per le politiche europee, le politiche di coesione e il coordinamento del PNRR, ove nominati, e dai Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della difesa, dell'economia e delle finanze, delle imprese e del made in Italy, dell'agricoltura, della sovranità alimentare delle foreste, dell'ambiente e della sicurezza energetica, delle infrastrutture e dei trasporti, della cultura e del turismo e per gli affari regionali e le autonomie. Al Comitato partecipano gli altri Ministri aventi competenza nelle materie oggetto delle tematiche poste all'ordine del giorno. I Ministri possono delegare a partecipare un vice Ministro o un Sottosegretario.

5. Alle riunioni del CIPOM, quando si trattano materie che interessano le regioni e le province autonome, partecipano il presidente della Conferenza delle regioni e delle province autonome o un presidente di regione o di provincia autonoma da lui delegato e, per i rispettivi ambiti di competenza, il presidente dell'Associazione nazionale dei comuni italiani (ANCI) e il presidente dell'Unione delle province d'Italia (UPI). Può essere invitato a partecipare alle riunioni del Comitato, con funzione consultiva, ogni altro soggetto ritenuto utile alla completa rappresentazione degli interessi coinvolti e delle questioni trattate. Ai componenti e ai partecipanti del Comitato non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi spese o altri emolumenti comunque denominati.

6. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, o del Ministro delegato per le politiche del mare, ove nominato, è adottato il regolamento interno del Comitato, che ne disciplina il funzionamento.

7. Il Presidente convoca il Comitato, ne determina l'ordine del giorno, ne definisce le modalità di funzionamento e ne cura le attività propedeutiche e funzionali allo svolgimento dei lavori e all'attuazione delle deliberazioni. Il CIPOM garantisce adeguata pubblicità ai propri lavori.

8. Il Piano del mare, approvato dal CIPOM con cadenza triennale, è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e costituisce riferimento per gli strumenti di pianificazione di settore.

9. Il CIPOM monitora l'attuazione del Piano, lo aggiorna annualmente in funzione degli obiettivi conseguiti e delle priorità indicate anche in sede europea e adotta le iniziative idonee a superare eventuali ostacoli e ritardi.

10. Il Presidente del Consiglio dei ministri o un Ministro da lui delegato trasmette alle Camere, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione annuale sullo stato di attuazione del Piano.

11. La Presidenza del Consiglio dei ministri assicura il supporto tecnico e organizzativo alle attività del Comitato, anche mediante il ricorso ad esperti ai sensi del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 303.

Il ruolo della Marina Militare

Il compito del CIPOM è, come detto, quello di «assicurare, ferme restando le competenze delle singole amministrazioni, il coordinamento e la definizione degli indirizzi strategici delle politiche del mare». La collegialità della sua attività è garantita dalla partecipazione dei ministeri interessati e cioè: Esteri, Difesa, Finanze, Made in Italy, Agricoltura, Ambiente e sicurezza energetica, Trasporti, Cultura e turismo Affari regionali. Le attribuzioni demandate a questi dicasteri hanno connotazioni economiche, inquadrabili in via generale nella *Blue Economy*. Come si spiega allora la presenza della Difesa?

Una prima risposta ci viene indirettamente dalla *Dutch Maritime Strategy*, la Strategia Marittima olandese che abbiamo già citato, la quale inserisce nel comparto marittimo anche la *Royal Netherlands Navy* in quanto «contribuisce alla protezione degli interessi vitali olandesi assicurando il trasporto di materie prime e materiali e garantendo la sicurezza delle infrastrutture marittime».

L'approccio olandese volto a considerare in senso dinamico l'apporto della propria Marina alla *Blue Economy* del paese è proprio quello che trova riscontro nel ruolo assegnato alla nostra Marina (21) dagli artt. 111 e 115 del COM relativi a «la vigilanza a tutela degli interessi nazionali e delle vie di comunicazione marittime al di là del limite esterno del mare territoriale e l'esercizio delle funzioni di polizia dell'alto mare» nonché al servizio di vigilanza e protezione ambientale nella ZEE nazionale.

Se così è, la funzione svolta dalla Marina Militare che giustifica la partecipazione della Difesa al CIPOM

è principalmente quella di presenza e sorveglianza negli spazi di giurisdizione e in alto mare a protezione dei diritti dello Stato e degli interessi della Nazione. Non sarebbe invece appropriato — come invece fa, da un diverso punto di vista, la citata *Strategia marittima* dei Trasporti (22) — ridurre l'apporto della Marina alle sole funzioni nel campo della *safety* marittima svolte dal Servizio dei fari e del segnalamento marittimo e dall'Istituto idrografico (23).

Conclusioni


È presto per valutare gli effetti che la creazione del CISOM avrà sull'intero comparto marittimo italiano. I tempi saranno necessariamente lunghi, considerato ad esempio che il «Piano del mare» di valenza triennale deve ancora essere immaginato, definito nei dettagli, redatto e pubblicato in *Gazzetta*. Certo, non si parte da zero in quanto i dicasteri interessati conoscono già quali sono i problemi più urgenti da risolvere. La semplificazione amministrativa delle attività di navigazione reclamata da Confitarma, il riavvio delle attività di estrazione *offshore*, la costruzione di nuovi gasdotti sottomarini, l'installazione di parchi eolici nella ZEE ora bloccata per il ritardo della pianificazione dello spazio marino che ne costituisce preconditione (24), la riduzione dell'impatto delle attività antropiche, la creazione di nuove AMP, sono tutte questioni in agenda.

Non sappiamo se il CISOM — che apparentemente non ha attribuzioni in materie attinenti alla polizia e alla sicurezza del mare — vorrà anche indicare gli indirizzi strategici relativi all'esercizio di sovranità e diritti sovrani negli spazi marittimi di giurisdizione nazionale. Qualora decidesse di farlo, constaterrebbe che l'Italia è



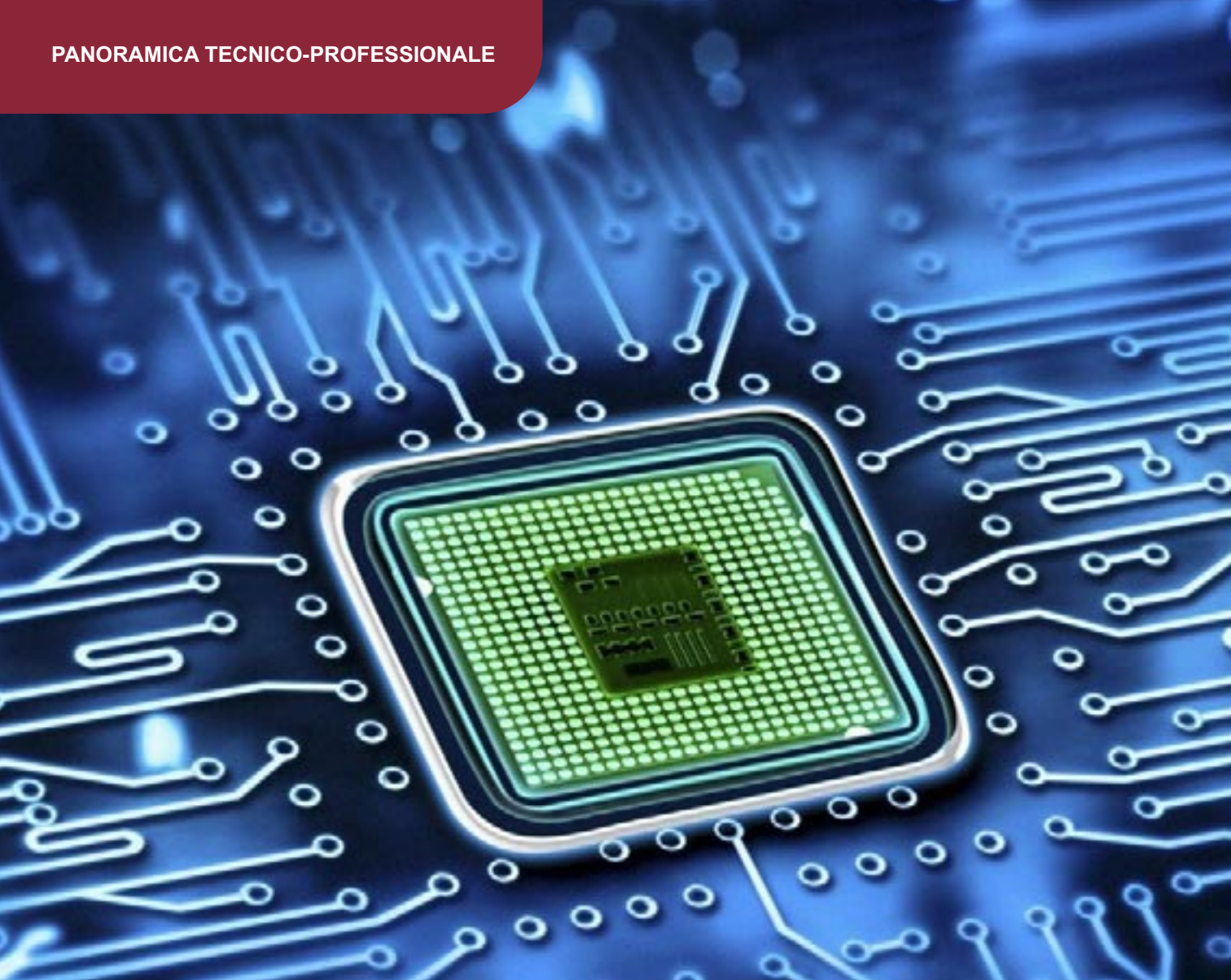
priva di una regolamentazione del transito inoffensivo nelle sue acque territoriali e che il regime della zona contigua (relativo principalmente alla prevenzione del traffico irregolare di migranti) è di fatto inattuato per mancanza di norme applicative che stabiliscano i limiti di essa, anche ai fini della giurisdizione sui reperti giacenti nella zona archeologica (25). Egualmente virtuale è al momento l'esercizio dei diritti sovrani sulla ZEE per la sua mancata specifica istituzione, in tutto o in parte, e per la parziale definizione dei suoi confini, ai sensi della legge 14 giugno 2021 n. 91 (26). Da ciò derivano varie lacune che rendono debole la nostra marittimità: si pensi che non c'è ancora alcuna regolamentazione relativa al contrasto della pesca illegale praticata da paesi extra-UE nelle aree dell'ipotetica ZEE italiana (27). Per la stessa

carezza normativa, nemmeno nella Zona di protezione ecologica del Tirreno e del Mar Ligure già istituita con DPR 27 ottobre 2011, n. 209 è possibile attuare, come previsto, «misure di protezione dell'ambiente, degli ecosistemi marini e del patrimonio culturale subacqueo».

La crescita dell'economia legata a tutti gli usi legittimi e sostenibili del mare non può tuttavia essere disgiunta dalla definizione delle questioni suindicate. L'obiettivo finale del «*Governo del Mare Italiano*» dovrà quindi essere, in ultima analisi, l'acquisizione di una visione organica e onnicomprensiva che rilanci, con un'appropriata strategia, la secolare vocazione marittima del paese, facendo leva sui suoi punti di forza, incluso il ruolo svolto dalla Marina a protezione dei diritti dello Stato e degli interessi della Nazione sul mare. 

NOTE

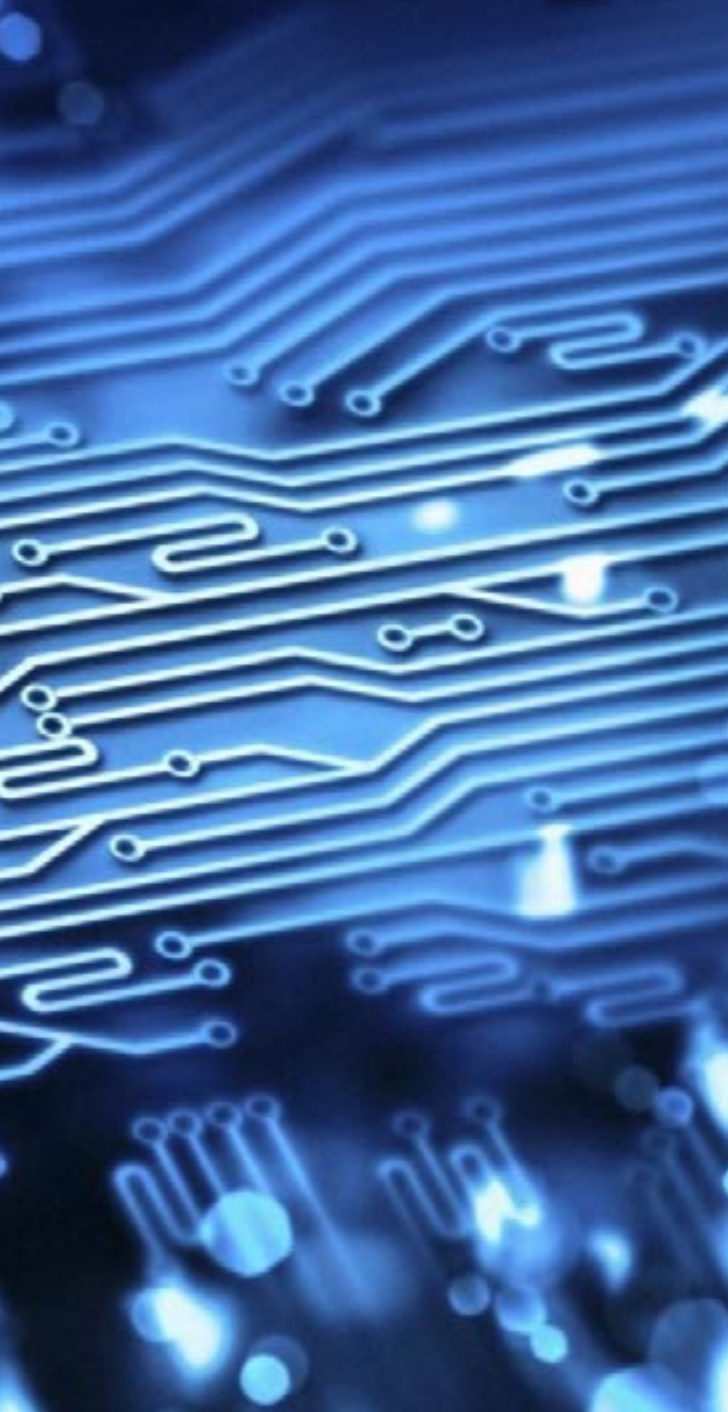
- (1) Per una panoramica di opinioni in materia cfr. il numero di *Limes* (10, 2020) dedicato a «L'Italia è il mare».
- (2) Vds. M. Valle, *Patria senza mare*, Milano, 2022, 302.
- (3) Ibi, 323.
- (4) L'esercizio delle linee di navigazione marittima di preminente interesse nazionale (verso le Americhe, il Levante Mediterraneo, il Nord Africa, l'Estremo Oriente e l'Australia) fu regolato dal regio decreto legge 7 dicembre 1936, n. 2081.
- (5) Sull'attuale situazione delle dispute mediterranee cfr. F. Caffio, «La certezza dei confini marittimi del Mediterraneo - Fattore di sicurezza, stabilità e sviluppo», *Rivista Marittima*, 2021, 11, 3.
- (6) L'Italia occupa un posto di rilievo nelle classifiche dello *shipping* UE. Con circa 15 milioni di tonnellate di naviglio di bandiera, considerando il *genuine link* tra società armatoriale/nave/bandiera, siamo tra i primi in Europa e tra i paesi del G20. Abbiamo inoltre sviluppato, con le «autostrade del mare», l'intermodalità marittima, sicché siamo **il paese UE leader per il trasporto a corto raggio nel Mediterraneo e il primo al mondo per flotta Ro-Ro relativa a trasporto di autoveicoli e automezzi su gomma**. Nella VI edizione del Rapporto sull'economia del mare dalla Federazione del mare (reperibile online) si indica in 33 miliardi il volume, pari a circa il 3% del, dei beni e servizi prodotti dal cluster marittimo, e in 170.000 il numero di addetti impiegati direttamente (310.000, calcolando le attività indotte). Nel calcolo dei volumi di reddito generati, sono anche inclusi quelli prodotti dai settori pubblici della Marina Militare, del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera e delle Autorità portuali.
- (7) Cfr. R. Rigillo, «Una strategia marittima per l'Italia (e per l'Europa)», *Limes*, «Gerarchia delle onde», n. 7/2019, pp. 275-281.
- (8) Cfr. Adstans, «L'Italia e i migranti: gigante buono o gigante scemo?», *Limes*, «Mediterranei», n. 6/2017, pp. 31-36. Sulla prassi italiana nel salvataggio migranti indotta dalle lacune di Libia e Malta, vedi l'audizione dell'Ammiraglio Nicola Carfone presso la commissione Schengen della Camera del 3 maggio 2017, reperibile online.
- (9) Cfr. F. Caffio, «La Marina e la ZEE: attualità della Legge per la difesa del mare», *Rivista Marittima*, 2021, 9, 7.
- (10) Artt. 118 e 132 D.Lgs. 15 marzo 2010, n. 66 «Codice dell'ordinamento militare».
- (11) Art. 13 DPCM 23 dicembre 2020, n. 190 «Regolamento recante l'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti».
- (12) https://olympus.uniurb.it/images/stories/prassi/2022/ategia_marittima_IT_implementation_strumenti_IMO_-_Aprile_2022_IT-EN_signed.pdf.
- (13) *The Dutch Maritime Strategy 2015 - 2025*, reperibile online.
- (14) A.S.917 della XVIII legislatura reperibile online.
- (15) *Décret n° 2020-879 du 15 juillet 2020 relatif aux attributions du ministre de la mer*, disponibile online.
- (16) V. la precedente nota 11.
- (17) Cfr. G. Mobilio, «I Comitati interministeriali nella struttura policentrica del Governo, in Osservatorio sulle fonti», n.2/2017, disponibile online.
- (18) *Décret n° 95-1232 du 22 novembre 1995 relatif au comité interministériel de la mer et au secrétariat général de la mer*, reperibile online.
- (19) <https://www.gouvernement.fr/centre-operationnel-de-la-fonction-garde-cotes-cof-gc-2956>. Sull'esperienza francese in materia, cfr. anche F. Caffio-M. Cosentino, «La Funzione Guardia Costiera e la sicurezza marittima», *Rivista Italiana Difesa*, 2019, 6, 42.
- (20) <https://www.gouvernement.fr/action-de-l-etat-en-mer-sgmer>.
- (21) Vds. D. Panebianco, *Compendio Sicurezza e Difesa Marittima*, Supplemento Rivista Marittima, 2022, 6, 199 ss.
- (22) *Strategia marittima dell'Italia cit.*, 20-23. Tra le componenti Difesa dell'Amministrazione marittima, viene anche inserito il Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare.
- (23) Entrambe sono disciplinate dal COM, rispettivamente agli artt. 114 e 117 del COM.
- (24) Art. 23, relativo alle procedure autorizzative per impianti *off-shore* e individuazione aree idonee, del D. Lgs. 8 novembre 2021, n. 199. Sulla definizione pianificazione dello spazio marino sulla base del D. Lgs. 17 ottobre 2016, n.201, si rinvia a quanto precisato nel portale del competente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
- (25) Circa la prassi italiana su transito inoffensivo, zona contigua e zona archeologica, si rinvia alle voci pertinenti del *Glossario del Diritto del Mare cit.*
- (26) L'art. 1, para 2 e 3 di questa legge così recita: «3. All'istituzione della ZEE, che comprende tutte le acque circostanti il mare territoriale o parte di esse, si provvede con decreto del Presidente della Repubblica (...); 4. I limiti esterni della ZEE sono determinati sulla base di accordi con gli Stati di cui al comma 2, soggetti alla procedura di autorizzazione alla ratifica prevista dall'articolo 80 della Costituzione. Fino alla data di entrata in vigore di tali accordi, i limiti esterni della ZEE sono stabiliti in modo da non compromettere od ostacolare l'accordo finale». Sulla ZEE italiana si vedano le acute notazioni di T. Scovazzi, «The Italian exclusive economic zone», *QIL, Zoom-out* 88 (2022) 39-56, reperibile online.
- (27) Cfr. S. Palazzolo e altri, «La guerra del tonno rosso», *Repubblica online*, 20 agosto 2020.



Problematiche dei semiconduttori: una nuova «Guerra Fredda» fra Pechino e Santa Clara?

Massimo Iacopi

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



1. Premessa

I semiconduttori (1) risultano ormai onnipresenti intorno a noi, essi equipaggiano i prodotti informatici, ma anche le automobili e gli oggetti connessi. Gli Stati Uniti stanno rivedendo le catene di approvvigionamento dei componenti elettronici mentre i Cinesi si stanno organizzando per evitare una penuria di microprocessori. La progettazione di questi preziosi componenti costituisce ancora il punto di forza di diverse imprese occidentali mentre si acuisce il confronto per il dominio tecnologico nel settore.

L'interno di un computer o di un telefono mobile offre anche una interessante lezione di geopolitica. Infatti, un semplice colpo d'occhio rivela che sui mercati, molto specifici, ma strategici, di questi componenti, l'America e l'Asia sono leader indiscussi e quasi assoluti. Nel dettaglio, tolto il coperchio di plastica, si rivela la presenza di fragili e delicati organi, che assicurano il funzionamento della macchina: il *processore*, testa pensante del computer, denominato *CPU*, unità centrale di trattamento di dati (*Central Processing Unit* in inglese), costituita di norma da due o da diversi «cuori» o *core* (micro processori), che determinano la potenza di calcolo (2), la scheda di *memoria viva* o *RAM* (*Random Access Memory*), che serve a immagazzinare dati a breve termine durante l'utilizzazione e la cui capacità si misura in Gigabyte (Gb); la *scheda grafica*, che oggi possiede, per la maggior parte, un processore indipendente e che serve a presentare immagini e video; il *disco rigido*, che serve ad archiviare i dati (capacità espressa ugualmente in Gb) e, infine, la *scheda madre*, che serve alla macchina da midollo spinale e che collega i vari componenti fra di loro, per assicurare il suo buon funzionamento. Tutti questi elementi hanno bisogno di prezioso materiale semiconduttore per il loro funzionamento e per migliorare le loro prestazioni intrinseche.

2. In medias res, ovvero: il quadro di dominio delle imprese statunitensi nel settore

Tradizionalmente, la progettazione dei microprocessori risulta dominata da qualche gigante americano, presente da lungo tempo in questo settore:

Intel Corporation, fondato nel 1968 (3), rimane il primo fabbricante mondiale di dispositivi a semiconduttore, microprocessori, componenti di rete, chipset per motherboard (scheda madre), chip per schede video e molti altri circuiti integrati. La società, basata a Santa Clara (California), risulta oggi fortemente incalzata dalla competizione di vecchi concorrenti e da qualche nuovo arrivato, peraltro non necessariamente americano.

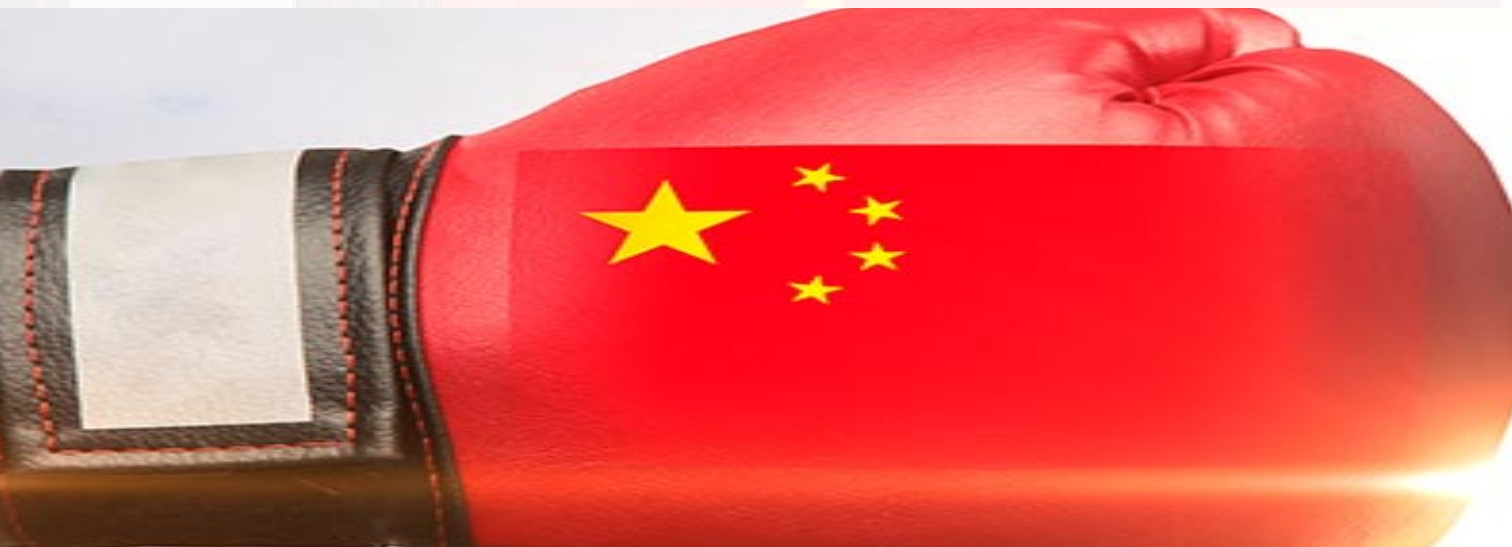
IBM (International Business Machine), storicamente presente sul mercato dell'informatica e dei semiconduttori fin dai tempi pionieristici degli anni 1950, produce e commercializza hardware, software per computer, middleware e servizi informatici, offrendo

infrastrutture, servizi di hosting, cloud computing, intelligenza artificiale, quantum computing e consulenza nel settore informatico e strategico (ad esempio in aree che vanno dai computer mainframe alle nanotecnologie). IBM ha lanciato la gamma di processori *Power* negli anni novanta del secolo scorso. Nel corso del 2022, il *Power 10* potrà disporre di non meno di 15 core («cuori») per una potenza di calcolo adeguata alle necessità dei *Big Data* (18 miliardi di transistor con tecnologia 7 nm), vale a dire il trattamento di masse di dati gigantesche, generate da Internet 3.0 (l'internet degli oggetti connessi, che succede a quello delle reti sociali: Internet 2.0).

Advanced Micro Devices (AMD) è un altro fabbricante storico americano di micro processori e schede

mente, il mercato dei processori per schede grafiche (*Graphic Processing Unit*) *GPU*. Secondo lo studio *John Peddie Research*, *NVIDIA*, nel 4° trimestre del 2019, provvedeva, da sola, a non meno del 69% della domanda mondiale per i processori grafici. Ma queste due ultime aziende (*AMD* e *NVIDIA*) stanno nuovamente recuperando posizioni, disputandosi anche il mercato dei processori per *CPU*, sul quale esse continuano a regnare ... almeno per il momento.

In effetti, questi attori storici si trovano ormai di fronte a una nuova concorrenza, in particolare nel campo dei processori per telefonia mobile. L'arrivo sul mercato degli smartphones, agli inizi degli anni 2000, ha sconvolto il mercato dei semiconduttori, per far fronte all'accresciuta richiesta specifica di tale nuovo



grafiche, fondato nel 1969 con sede a Sunnyvale, California, non lontana da Santa Clara. È uno dei leader mondiali nella produzione di *CPU* per il mercato consumer, workstation e server; di chip grafici integrati e discreti dopo la fusione con la canadese *ATI Technologies*, oltre che di chipset. Si classifica seconda al mondo nella produzione di microprocessori con architettura *x86*, dopo *Intel*, con una quota del 27,7% (dati del Q1 2021) in vendite; mentre nella produzione di chip grafici si trova in terza posizione preceduta da *Intel* e da *NVIDIA*.

La ditta americana *NVIDIA*, più giovane, è stata creata nel 1993 e anch'essa ha la sua sede a Santa Clara. Questa ditta domina attualmente, assai larga-

mente. Certamente, imprese come *AMD* e *Intel* hanno saputo reagire e posizionarsi molto rapidamente sulla componentistica del nuovo segmento di mercato.

Nello specifico, queste realtà imprenditoriali sono state comunque costrette a fronteggiare la concorrenza di *Qualcomm* (impresa americana, basata a San Diego in California, tanto per cambiare), fondata nel 1985 e creatrice, nel 1989, della tecnologia *CDMA* (*Code Division Multiple Access*), sistema di codifica di trasmissioni, applicata nelle reti di telefonia mobile da più di 275 operatori nel mondo, specialmente in Asia ed in America del Nord e parimenti utilizzata anche nelle telecomunicazioni spaziali e militari (4).

Da parte sua, la ditta *Apple*, che non ha mai smesso

di diversificare la sua produzione, è in procinto di sconvolgere la gerarchia dei creatori di processori per telefonia mobile, come anche per computer portatili, dopo l'uscita storica del processore A7, che equipaggiava l'iPhone 5S. Da quel momento la serie A8, A9, A10, A11, A12 e A13, nonché la futuribile CPU SoC Apple A14 Bionic dimostrano che Apple domina totalmente la tecnologia connessa alla concezione di processori multi «cuore» o «multicore», sempre più efficienti in termini di prestazioni (5).

3. Interrelazione fra criptomonete e semiconduttori

Un altro elemento è arrivato oggi a complicare ulteriormente il mercato dei processori, in particolare quello

nostante tre crisi importanti fra il 2013 ed il 2021, più di 27 mila euro, realizzando una capitalizzazione di borsa di più di un trilione di dollari e una crescita del 1 milione e trecento %, cosa veramente incredibile e imprevedibile. In sostanza, il bitcoin, tanto per usare le parole del suo creatore, costituisce una versione da pari a pari di una moneta elettronica che consente pagamenti in linea inviati direttamente da una parte all'altra, senza passare attraverso una istituzione finanziaria (6). Un utilizzatore del sistema dei bitcoin, possiede dunque un certo ammontare di criptovaluta su un portafoglio elettronico identificato da una chiave pubblica e bloccato da una chiave criptata privata. La chiave privata è quella che consente all'utilizzatore del portafoglio, e solo a lui, di accedere alle sue cripto monete per scambiarle. La



dei processori grafici, conseguente allo sviluppo sempre più importante delle cripto monete. A puro titolo di promemoria, una cripto moneta costituisce una valuta virtuale, che si basa su un protocollo decentralizzato, che consente transazioni senza terzi, vale a dire senza l'intervento di una autorità o di un'istanza di validazione degli scambi, ovvero senza una banca. Quindi, per validare un'operazione di bitcoin, questa deve essere approvata contemporaneamente dalla rete dei possessori di cripto valute e registrata nel libro dei conti (Block Chain) della specifica rete. Dalla sua creazione, nel novembre 2008, da parte del misterioso Satoshi Nakamoto, il Bitcoin, che il 22 maggio 2010 valeva 0,003 dollari, oggi vale, secondo il sito Coinmarketcap e no-

chiave pubblica, invece, funziona da parte sua, come un indirizzo email. Essa consente all'utilizzatore di inviare o ricevere attivi numerici, diffondendo pubblicamente questo indirizzo o utilizzando l'indirizzo del portafoglio di un altro utilizzatore. Questa eventuale transazione non viene autenticata da una istituzione, come una banca, ma validata da una operazione algoritmica, al fine di datare e di registrare i dati di transazione sulla Blockchain, base di dati distribuita su multipli supporti, potenzialmente indistruttibile e non falsificabile. A ogni nuova registrazione di transazioni operate sulla rete, tutte le versioni della blockchain dei possessori di bitcoin vengono simultaneamente aggiornate. La rete bitcoin conta, al giorno d'oggi, ben 9158 nodi, vale a dire

9158 duplicazioni del suo registro contabile, che totalizza più di 300 Gb di dati di transazione, registrati e conservati a partire dal 2009. Ogni dieci minuti, le nuove transazioni, realizzate in linea da un indirizzo di portafoglio elettronico verso un altro, vengono validate e registrate sulla blockchain con un complesso di dati sempre crescente. Insomma, una rete mondiale decentralizzata e aperta a transazioni dirette di utilizzatori, che impiegano una moneta virtuale, il cui corso è definito dalla pura legge della domanda e dell'offerta.

È evidente che con il crescere dei dati sulla Blockchain, ovvero con l'aumento delle transazioni in linea, si va incontro alla necessità di una sempre maggiore potenza di calcolo «on line» per l'aggiornamento del «libro contabile della rete». In definitiva, per far funzionare questo tipo di reti, entrano in gioco i cosiddetti «minatori», personaggi o pool di personaggi, che mettono a disposizione la/le loro macchina/e e la loro potenza di calcolo per una vera competizione algoritmica, necessaria a validare le migliaia di transazioni o operazioni effettuate sulle reti Bitcoin, Ethereum o Monero, ad esempio, per trascrivere queste operazioni sulla rispettiva catena di blocco (block chain) — il libro dei conti o repertorio virtuale — specifico di ciascuna rete. Ogni catena di blocco genera dei nuovi bitcoin, coi quali vengono premiati i *miners* (minatori), che si prestano a questo gioco, indispensabile al funzionamento delle predette reti. I *miners* vengono così remunerati in proporzione alla potenza di calcolo che essi apportano in rete (7). L'azione dei «minatori» provoca, dunque, un effetto indiretto sul mercato dei semiconduttori, specie in questo momento in cui il corso delle criptomonete risulta

nuovamente in crescita. Il «minamento», nonostante che si debba tener conto dell'avvenuto aumento del prezzo del materiale sul mercato dei semiconduttori, consente ancora oggi ai «*miners*» un certo guadagno. Se il «minamento» per processore macchina (CPU) risultava ancora conveniente fino alla metà degli anni 2010, l'esplosione del corso del bitcoin, passato da 1000 a 20 mila dollari nel corso del 2017, ha messo fuori gioco i normali processori, per lasciare il posto a potenze di calcolo decisamente maggiori, offerte dalle schede grafiche. Di fatto, un certo Laszlo Hanyecz (appena trentenne), agli inizi del passato decennio, è stato il primo «minatore» ad aver utilizzato per la generazione di nuovi bitcoin, l'impiego di carte grafiche.

In questo gioco «al rialzo» nella potenza di calcolo sono le aziende NVIDIA e AMD che vincono. Le loro più recenti schede grafiche, la serie RTX 3060, 70, 80 e 90 per NVIDIA e la serie RX 680 o 6900 di AMD costituiscono oggetto di una grande richiesta sul mercato e di una intensa speculazione, che deprime i giocatori di video game, le cui belle schede grafiche vengono accaparrate dai «cupidi minatori» di criptomonete. Al riguardo costituisce un esempio significativo, quello di una foto, che ha fatto il giro del web, che mostrava l'installazione e la messa in opera presso un certo Simon Byrne (1963-), di non meno di 78 RTX 3080, acquistati per la modica somma di 56 mila euro. E l'equipaggiamento di questo ambizioso minatore americano gli dovrebbe essere risultato molto più caro, se si considera che il prezzo di base della scheda RTX 3080 è passato dai 719 dollari ai 1200 dollari circa, a partire dal momento della sua messa in vendita.



Per l'aspetto delle cripto monete e per completezza di informazione, non va sottovalutato anche il fatto che la potenza di calcolo richiesta risulta oggi decisamente «fenomenale», così come lo è la fattura elettronica che risulta ed essa associata (ad esempio: per consentire a un solo minatore di intascare la totalità della ricompensa. Vale a dire che ormai un solo *miners* non è più in condizione, da solo, di approntare economicamente l'assemblaggio di un computer che abbia una potenza di calcolo richiesta nel sistema e di affrontare le spese per il suo funzionamento). In effetti, da qualche anno, i minatori si sono organizzati in pool (piccoli raggruppamenti di utilizzatori che mettono in comune il loro materiale per suddividersi le ricompense), ma esistono ipotesi di riunire su uno stesso sito un gran numero di macchine capaci di «minare» bitcoin a grande scala, con investimenti enormi a livello di materiali e di energia (8). Il problema è all'esame di specialisti delle cripto monete, che hanno ipotizzato l'impiego di soluzioni tecnologiche e industriali per rimediare a queste evidenti carenze, a cominciare dall'utilizzo di energie verdi (solare, eolico, idroelettrico) per «decarbonare». In effetti, sembra che, nel campo dell'energie rinnovabili, le cripto monete assorbano, con gli oltre 9 mila nodi della struttura, già poco meno dell'1 % della produzione totale di energia (Secondo il Cbeci, oggi (8 febbraio 2022), la blockchain Bitcoin utilizza 14,27 gigawatt (GW) di energia elettrica, che corrisponde a un consumo totale annuo di elettricità di 125,10 terawatt/ore (TWh).

Tutte le imprese americane, sopra citate delegano una gran parte della loro attività di produzione a subappaltatori. Qualcomm o NDIIVIA risultano persino delle im-

prese «senza fabbrica» (*fabless*). Esse subappaltano la loro produzione ad altri giganti del settore, come l'europeo *STM microelectronics* (*franco-italiano*), che impiega 46 mila persone nel mondo o il *Taiwanese TSMC* (Taiwan Semiconductor Manufacturing Company) o UMC (United Microelectronics Corporation), che sono i principali fornitori di NDIIVIA o di Qualcomm. Per quanto concerne Apple, l'impresa della mela delega una parte della sua produzione a *Foxcomm Technology*, ufficialmente *Honn Hai Precision Industry Company Ltd*, gruppo industriale taiwanese, specializzato nella fabbricazione di prodotti elettronici. La *Honn Hai Precision Industry Company Ltd*, insediata principalmente nella Repubblica Popolare Cinese, nella città di Ahenzen, fornisce anche le ditte Sony, Motorola, Dell, Microsoft, Amazon, Nintendo, Hewlett-Packard, Samsung, LG, HTC, Acer, Asus, Lenovo e anche Huawei. Ma la Cina, che ambisce da lungo tempo a essere ben altro che la generica «fabbrica del mondo», è passata a una velocità superiore sul mercato dei semiconduttori, come lo testimoniano gli annunci di certune compagnie, che sono arrivate a scuotere ancor più questo settore strategico e che si sostituiscono al più accomodante discorso politico ufficiale. Di fatto, la Cina, nel contesto della pianificazione della sua economia, tende sempre più all'autonomia tecnologica, dopo aver largamente attinto informazioni dalla produzione degli «altri».

4. La volontà della Cina di affermarsi come attore di punta nel settore

Mentre il mercato mondiale dei microchips elettronici è aumentato dell'8% nel 2020 a circa 480 miliardi



di dollari, le spese di Sviluppo e Ricerca (R&D) di questa industria sono cresciute del 5%, raggiungendo il record di 68,4 miliardi di dollari secondo la ricerca dello studio IC Insights, dove Intel, Samsung e TSMC si impongono come i tre più grandi investitori in questo campo specifico. Per contro, nessun industriale europeo di micro chips figura fra i primi 10 impresari del settore. Gli imprenditori cinesi danno, al contrario, prova di un attivismo tecnologico di rilievo. In tal modo, nel campo dei processori, *Zahoxim* e *Huawei* hanno sviluppato i loro microprocessori KaiXian e Kunpeng, ma anche un'altra impresa sviluppa i suoi processori: la *Longsoon*, una giovane ditta, fondata nell'aprile 2010, che ha recentemente posto in commercio un microprocessore a quattro «core», il *Dragon Core 3A4000*, le cui prestazioni rimangono, tuttavia, ancora molto lontane da quelle dei processori sviluppati da Intel o da AMD. Più o meno la stessa situazione si osserva per il processore KaiXian U6780/A di *Zhoxim*. Un altro concorrente cinese, recentemente apparso sul mercato, è rappresentato dalla ditta *Pythium*, che si lancia anche nella produzione di processori multi core, con l'intento di rivaleggiare, nel giro di qualche anno, con i produttori americani in termini di prestazioni. L'amministrazione americana ha deciso di replicare e, sotto l'impulso di Donald Trump (1946-), ha anche colpito duro. Messo sotto accusa da una inchiesta del *Wall Street Journal*, che accusava il gigante americano *Intel Corporation* di aver operato illegalmente alcuni trasferimenti di tecnologia verso le imprese cinesi, il gigante americano è stato intimato dalla passata amministrazione Trump di mettere fine ai suoi partenariati con i Cinesi. E il governo americano dispone anche di un altro angolo d'attacco, poiché i costruttori Intel o AMD accusano le imprese cinesi di riprodurre illegalmente copie dei processori x86 per mettere in commercio i loro propri modelli. Il 3 dicembre 2020 il governo americano ha anche deciso di applicare sanzioni all'impresa SMIC (Semiconductor Manufacturing International Corporation), che rifornisce principalmente la ditta cinese Huawei e che gli Americani accusano di essere una entità militare mascherata da impresa privata. L'obiettivo, afferma il Pentagono, risulta chiaro: «*Far fronte la strategia di sviluppo civile militare della Cina, che sostiene gli obiet-*

tivi di modernizzazione della sua Armata, assicurando-gli l'accesso a tecnologie di punta e alle competenze acquisite e sviluppate dalle imprese, le università ed i programmi di ricerca» (9), deve essere l'obiettivo americano, secondo il generale Mark Alexander Milley (1958-), Capo di SM dell'Esercito, che propugna una riduzione degli interventi esterni americani per poter dedicare più fondi allo sviluppo di nuove tecnologie al servizio dell'Esercito.

Gli Stati Uniti impiegano, dunque, come un'arma, le strozzature che sono rappresentate dalle catene di produzione internazionali, incaricate di stampare i componenti elettronici. Uno di questi punti nevralgici si trova in Olanda, dove la ditta ASML concepisce e fabbrica le macchine di produzione dei micro conduttori ad alte prestazioni. ASML, domina la tecnologia EUV (Estremo Ultra Violetto), che gli consente di stampare le piastrine di silicio, con la più estrema precisione, dovendosi trovare ogni transistor a 7 nanometri dal transistor più vicino (nel futuro prossimo si scenderà a 5 nm). I principali clienti di ASML sono il gigante taiwanese TSMC e il gigante coreano Samsung. Quest'ultimo utilizza i micro conduttori ad alte prestazioni prodotti con questo procedimento, mentre TSMC rifornisce i giganti dell'elettronica internazionale, ivi compresi i Cinesi.

Nel 2020, gli Stati Uniti hanno adottato una serie di provvedimenti per impedire la vendita di microprocessori realizzati con macchine o a partire da una concezione che integra elementi americani, anche se questa produzione avesse luogo al di fuori del territorio americano. In questo modo, si delinea un embargo tecnologico nei confronti della Cina. Huawei ha immaginato l'adozione di questa misura e ha realizzato uno stock di microprocessori indispensabili alle sue antenne 5G e ai suoi smartphones di alta gamma, ma, al momento, è riuscita solamente a far fronte alla penuria di materiale disponibile sul mercato, in quanto risulta incapace di costruire microprocessori equivalenti. E tutto questo sembra essere appena l'inizio di una crisi commerciale fra i due protagonisti, tanto più che il presunto furto di proprietà intellettuale risulta attualmente sotto le lenti dell'amministrazione americana. L'interdipendenza nell'ambito delle catene di produzione sortisce comun-

que l'effetto di un temibile ammonimento. Si tratta ora di vedere se l'amministrazione Biden manterrà la pressione sulla crescita tecnologica della Cina. Ma il gioco resta complesso e presenta diversi aspetti. In tale contesto, nella corsa alla superiorità tecnologica nel campo dell'hardware informatico e dei semiconduttori, la Cina dispone di una leadership abbastanza rilevante nel campo della produzione delle «terre rare» (10), ovvero i metalli che si ritrovano nelle batterie delle vetture elettriche, nei componenti informatici, negli apparati di radiografia o nei microprocessori degli smartphones. «È proprio qui che batte il cuore della transizione energetica e numerica», secondo l'affermazione di un giornalista d'oltralpe, che ha recentemente realizzato uno studio sul problema delle terre rare (11) In effetti, l'estrazione di questi materiali, che esistono in quantità limitate nella crosta terrestre (che oltre a essere rari non sono fonti rinnovabili e la loro formazione ha bisogno di miliardi di anni), è quasi interamente l'appannaggio della Repubblica Popolare di Cina: questa, secondo l'autore, produce il 67% del germanio, un componente indispensabile per i pannelli solari; il 55% del vanadio (molto utilizzato nell'industria spaziale) e il 95% delle terre rare. Il paradosso è che queste terre rare si trovano al centro della transizione energetica, ma il loro sfruttamento industriale genera un grande inquinamento (scarti di metalli pesanti, ovvero elementi radioattivi, alla base del processo che comporta il trattamento di decine di tonnellate di metalli «volgari», per poter estrarre qualche chilo di terre rare). Si profila, pertanto, all'orizzonte un vero e proprio cantiere di innovazione industriale, per permettere, allo stesso tempo, di sviluppare sia l'industria dei semiconduttori integrandola nei progetti di rinnovamento energetico e sia gli ambiziosi progetti di sviluppo della High Technology, cercando, anche in questo caso, di ridurre al massimo l'impatto ambientale.

5. Quale ruolo per l'Europa?

In effetti, in questa sfida mondiale, l'Europa si è sempre più dilungata in discorsi generici o di principio, piuttosto che nella realizzazione di fatti concreti. Secondo il giornalista Guillaume Pitron: «*Le green technologies (tecnologie tendenti genericamente al*

risparmio di energia e la riduzione dell'impatto ambientale) possono certamente nascere nella testa di un ricercatore di scienze fondamentali, trovare una applicazione concreta grazie alla perseveranza di un imprenditore, essere favoriti da una fiscalità molto allettante e da regolamenti flessibili, sostenute da investitori audaci e da personaggi di affari ben disposti, ciononostante: ciascuna di esse procede in primo luogo molto più prosaicamente da un cantiere aperto sul terreno» (sulla base di quello che il panorama attuale offre). Il discorso europeo, molto lenitivo (anodino, mitigativo) sulle *green techs*, si accompagna a una dipendenza tecnologica del continente, decisamente inquietante, in materia di semiconduttori e di tecnologia informatica, anche se, in questi ultimi anni la tedesca *Infineon*, molto attiva nei microprocessori per le automobili, ha rinforzato la sua presenza nelle catene di produzione a fianco di *STM* (Microelectronics) e di *ASML*. Il rischio è che l'Europa non si contenti di essere già una «colonia numerica» e scelga di essere anche una «colonia informatica», dipendente, altresì, sia in termini di software, non disponendo al momento nessun concorrente ai vari Google, Facebook e altri, sia in termini di hardware, rimanendo a rimorchio in materia di ricerca, sviluppo e produzione nel settore essenziale dei semiconduttori. Gli Europei incontrano gravi difficoltà a elaborare una strategia chiara nell'ambito della «guerra fredda» tecnologica che oppone Washington a Pechino. Gli Americani accelerano e rinforzano i loro legami con i due attori asiatici di punta nel settore dei semi conduttori: Taiwan e Corea del Sud. Dopo *TSMC* l'anno scorso, ora è il turno di Samsung ad annunciare un progetto di fabbrica di produzione di semiconduttori negli Stati Uniti, un modo sicuro di riavvicinarsi al complesso militar-industriale americano. I Cinesi sognano una feudalità numerica, di cui le loro imprese sarebbero le signore: la sfida è abbastanza ben riuscita con i giganti dell'internet (*Alibaba e Tencent*). Per la parte hardware, il colpo sferrato contro Huawei da parte degli Americani costringe la Cina a doppi obiettivi e vie traverse per poter raggiungere l'indipendenza tecnologica. E il loro ambizioso progetto e la loro ulteriore sfida al mondo appaiono ancora lontano dal realizzarsi. ↴

NOTE

(1) I semiconduttori, nella scienza e tecnologia dei materiali, sono materiali, appartenenti alla categoria dei semimetalli (es.: *Silicio, Vanadio, Germanio, Arseniuro di Gallio*), che possono assumere una resistività o resistenza elettrica specifica, (attitudine di un materiale a opporre resistenza al passaggio delle cariche elettriche), superiore a quella dei conduttori e inferiore a quella degli isolanti; la resistività dipende in modo diretto dalla temperatura. Essi sono alla base di tutti i principali dispositivi elettronici e microelettronici allo stato solido, quali *transistor, diodi e diodi a emissione luminosa (LED)*. Le proprietà di tali materiali diventano effettivamente molto interessanti nel momento in cui vengono opportunamente «drogati» con impurità e per questo motivo i semiconduttori sono utili nell'elettronica. Di fatto, aggiungendo piccole quantità variabili di impurità, appunto sostanze «droganti», le loro proprietà elettroniche possono essere fortemente modificate in maniera controllata e, a seconda del drogaggio indotto, si ottengono materiali classificabili in due tipi (*n o p*): i primi (drogati con *fosforo, arsenico o antimonio*) forniscono un eccesso di elettroni liberi alla banda di conduzione con aumenti di conduttività dell'ordine del miliardo di volte e i secondi (drogati con *boro*) forniscono un eccesso di lacune alla banda di valenza (ovvero una significativa diminuzione di elettroni liberi nel silicio). Nei moderni circuiti integrati, per esempio, il silicio policristallino, pesantemente drogato, viene spesso usato al posto dei metalli.

(2) misurabile FLOPS o Gigahertz (GHz). Il FLOPS (*F*loating *P*oint *O*perations *P*er *S*econd), in informatica, indica il numero di operazioni, in interi e decimali (virgola mobile), eseguite in un secondo dalla CPU. I Ghz sono invece l'unità di misura con la quale, insieme alla quantità di Core, si valuta la potenza di calcolo di un processore. La velocità in Ghz cambia molto in base al tipo di processore montato sulla scheda madre. I Ghz vengono utilizzati molto spesso per valutare la velocità del processore, questo però è spesso un grave errore perché non è possibile paragonare tra di loro dei Ghz appartenenti a due CPU diverse. Per valutare correttamente la velocità di un processore non bisogna considerare soltanto quanti Ghz e Core (fisici e logici), ma anche il tipo di architettura del processore che lo rende più o meno efficiente e performante.

(3) Intel Corporation è un'azienda multinazionale statunitense fondata il 18 luglio 1968 con sede a Santa Clara (California). Produce dispositivi a semiconduttore, microprocessori, componenti di rete, chipset per *motherboard* (scheda madre), chip per schede video e molti altri circuiti integrati.

(4) Qualcomm è una società statunitense di ricerca e sviluppo nel campo delle telecomunicazioni senza fili con sede a San Diego, in California (Stati Uniti). Fu fondata nel 1985 da Irwin Jacobs e Andrew Viterbi, che precedentemente avevano creato *Linkabit*. Qualcomm è tra i primi 5 produttori di semiconduttori per vendite nel mondo, sviluppandoli direttamente, pur non producendoli internamente e affidandosi a tal scopo a società terze (Samsung e TSMC).

(5) Apple Silicon è una serie di system-on-a-chip (SoC) progettati da Apple per dispositivi di propria produzione: iPhone, iPad, iPod touch, Apple Watch, Apple TV, HomePod e, dal 2020, anche per Mac. I SoC Apple contengono al loro interno una serie di componenti a cui viene attribuito uno scopo specifico:

- CPU: il coprocessore che si occupa dell'elaborazione seriale sequenziale delle istruzioni aritmetiche e di calcolo;
- GPU: il coprocessore che si occupa dell'elaborazione parallela delle istruzioni grafiche tridimensionali;
- NPU: il coprocessore dedicato al Neural Engine, per l'apprendimento integrato (machine learning) e per la realtà aumentata;
- ISP: il coprocessore che si occupa delle elaborazioni delle immagini raccolte dal sensore fotografico;
- Mx: il coprocessore che si occupa della raccolta dati dei sensori integrati (accelerometro, giroscopio, bussola, barometro);
- SEP: il coprocessore che si occupa della protezione dei dati personali tramite chiavi crittografate, in aggiunta ad altri componenti che formano un sistema, in un unico chipset.

La CPU SoC Apple A12, microstruttura ideata da Apple che dispone di 8,5 miliardi di transistor e utilizza la tecnologia 7 nm, attraverso la fonderia TSMC (Taiwan Semiconductor Manufacturing Company, Limited).

Il nanometro (simbolo nm) è un'unità di misura di lunghezza, corrispondente a 10^{-9} metri (cioè un miliardesimo di metro, pari ad un milionesimo di millimetro). Più in generale *nano-* è un prefisso che moltiplica per un fattore 10^{-9} l'unità di misura a cui è applicato (equivalente a dividere per un miliardo). Il nanometro era in passato denominato millimicron, in quanto equivalente a $\frac{1}{1000}$ di un micron (micrometro), ed era spesso indicato con il simbolo μm . L'uso di tale denominazione (e relativo simbolo) è oggi vivamente sconsigliata nel SI (Sistema Internazionale di unità di misura).

La CPU SoC Apple A14 arriverà a disporre di ben 11,3 miliardi di transistor (16 core) con il processo a 5 nm, in corso di sviluppo e a effettuare quindi circa 11 miliardi di operazioni al secondo. La nuova struttura viene considerata come una delle ultime a essere realizzate con le tecniche e materiali tradizionali (primo fra tutti il silicio) in quanto, a una tale miniaturizzazione si è sempre più vicini al «limite fisico» del materiale, cioè alla dimensione al di sotto della quale risulta molto difficile, se non impossibile, l'utilizzo di un determinato elemento. Risulta, quindi, sempre più necessaria la ricerca di alternative al silicio, la riprogettazione della geometria dei transistor e nuove tecniche litografiche. (Sohail, «Apple A14 Bionic Gets Highlighted With 11.8 Billion Transistors, 40% Higher Performance, New 6-Core CPU, and More», *Wocftech*, 15 settembre 2020 e, «Apple Aims to Sell Macs With Its Own Chips Starting in 2021», su *Bloomberg.com*, 23 aprile 2020.

Inoltre dal 2020 la Apple ha scelto d'interrompere la collaborazione con Intel, lanciando la serie di microprocessori *Apple Silicon*, sopraddetta. Tuttavia la Intel collaborerà al processo di transizione.

(6) Satoshi Nakamoto, «Bitcoin, a Peer-to-Peer Electronic Cash System», 31 ottobre 2008. <https://bitcoin.org/bitcoin.pdf>. «A purely peer to peer version of electronic cash would allow online payments to be sent directly from one party to another without going through a financial institution».

(7) Ci sono minatori che hanno messo a disposizione della rete specifiche apparecchiature, come le macchine ASIC (Application Specific Integrated Circuit), specializzate e prodotte proprio per assolvere uno specifico compito. Per quanto attiene alle ricompense dei minatori, mentre nel 2009 venivano distribuiti 50 bitcoins ai minatori che validavano un blocco di transazioni, aggiunto alla blockchain, nel 2021 questa ricompensa è caduta a 6, 26 bitcoin (BTC).

(8) Secondo gli auspici di Satoshi Nakamoto ci potrà essere solo un massimo di 21 milioni di bitcoin generati. Al momento attuale, ne sono stati già minati ben 18,6 milioni.

(9) «Di fronte alla Cina, l'Esercito Americano deve continuare a migliorarsi», 4 dicembre 2020.

(10) Le terre rare (in inglese «*rare-earth elements*» o «*rare-earth metals*») sono un gruppo di 17 elementi chimici della tavola periodica, precisamente: *Scandio, Ittrio* e i 15 lantanidi (*Lantanio, Cerio, Praseodimio, Neodimio, Promezio, Samario, Europio, Gadolinio, Terbio, Disprozio, Osmio, Erblio, Tulio, Itterbio e Lutezio*). Scandio e Ittrio sono considerati «terre rare», poiché generalmente si trovano negli stessi depositi minerari dei lantanoidi e possiedono proprietà chimiche simili. Il loro nome deriva dal fatto che sono stati reperiti in ossidi non comuni e si trovano in concentrazioni relativamente elevate nella crosta terrestre. Esse vengono generalmente suddivise in terre rare leggere (LREE, dal lantanio al promezio), medie (MREE, dal samario all'osmio: 1 gr. per tonnellata di materiale) e pesanti (HREE, dall'erbio al lutezio) Per fornire un esempio interessante, si può affermare che, ad esempio, un grammo di Lutezio, il metallo più raro della categoria, vale sei volte un grammo d'oro: vale la pena sottolineare il fatto che la Cina, dopo l'abbandono dell'Afghanistan da parte degli Occidentali, si è immediatamente rivolta con un ramo d'olivo verso i nuovi padroni di Kabul, nella speranza, non infondata, di accaparrarsi i vasti giacimenti di terre rare che esistono in loco.

(11) Pitron Guillaume, «*La guerre des métaux rares, La face cachée de la transition énergétique et numérique*». Les Liens qui Libèrent, 2018.

BIBLIOGRAFIA

Appunti di Fisica dello stato solido (PDF), su *criptonite.org*.

Bohle G. e Hofmeister E., *Dal transistor al microprocessore*, Gruppo Editoriale Jackson, 1983, ISBN 88-7056-137-2.

Hafford William E., McWhorter Eugene W. et al., *Comprendere l'elettronica a stato solido*, Jackson Italiana Editrice, 1979.

Hari Singh Nalwa. *Encyclopedia of Nanoscience and Nanotechnology* (10-Volume Set), American Scientific Publishers, 2004. ISBN 1-58883-001-2.

Iacopi Francesca, Coletti Camilla e Motta Nunzio, *Growing Graphene on Semiconductors*, Pan Stanford Publishing Pte Ltd, Singapore, 2017.

Iacopi Francesca, Boeckl John e Jagadish Chennupati, *2D Materials*, Academic Press, Cambridge, USA, 2016.

Merz Sebastian, *Le minage de Bitcoin 101, Le guide du debutant de Bitcoin pour faire de l'argent*, 2017.

Principles of Semiconductor Devices, su *ece-www.colorado.edu*.

Schar Fabian e Berentsen Aleksander, *Bitcoin, Blockchain, and Cryptoassets: A Comprehensive Introduction*, Google Books 2020.

Semiconductor glossary, su *semiconductor glossary.com*.

Semiconduttori, in *Libri di base elettronica*, Milano, Gruppo Editoriale Jackson, 1988, ISBN 88-256-0060-7.

Semiconduttore, su *Enciclopedia Britannica*, Encyclopædia Britannica, Inc.

Semiconduttore, su *Treccani.it - Enciclopedia on line*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana.

Waldner, Jean-Baptiste, *Nanocomputers and Swarm Intelligence*, ISTE - John Wiley & Sons, 2008. ISBN 1-84704-002-0.



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!





Stendardo Reale

Enrico Cernuschi

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



Napoli, 2 maggio 1961. La lancia reale del Britannia in arrivo al molo della Stazione Marittima di Napoli. Notare l'enorme Stendardo Reale del Regno Unito (ANMI – Fondo Famiglia Zancardi).

1. Preambolo

In memoria di Elisabetta II, Sovrana del Regno Unito e dei paesi del Commonwealth (progressivamente ridotti sotto il di lei regno, a partire dal 1956, da 32 agli attuali 15 Stati), può essere opportuno ricordare il suo primo viaggio, da Monarca, in Italia.

L'occasione nasce in seguito alla felice combinazione di due elementi: un paio di interessanti fotografie provenienti da un album della famiglia dell'ammiraglio Pietro Zancardi, due altre istantanee tratte, rispettivamente, dalle raccolte dell'ammiraglio Luciano Bigi e dell'ammiraglio Egidio Alberti, all'epoca tenente di vascello comandante del picchetto che rese gli onori, e

un brano delle memorie del comandante Andrea Tani — nome ben noto ai lettori della Rivista Marittima — pubblicate privatamente nel 2019 sotto il titolo *La vita è un'onda* e che rappresentano senz'altro il testo più scoppiettante, divertente e rivelatore dedicato alla Marina italiana postbellica.

2. Screzi tra Re, ovvero cenni sullo scenario previo

Il primo viaggio in Italia dell'allora quasi venticinquenne Principessa erede al trono ebbe luogo nel 1951. Avrebbe potuto trasferirsi nel nostro paese poco meno di quindici anni prima, in occasione del previsto periodo, pressoché obbligatorio, che ogni fanciulla della massima aristocrazia britannica trascorrevva, dopo gli studi elementari e sin dall'epoca della Restaurazione del XIX secolo, nel Collegio di Poggio Imperiale, a Firenze. L'avvento sul trono di San Giacomo del padre, Giorgio VI, inaspettatamente (o quasi) passato, nel dicembre 1936, da Duca di York a Re e Imperatore dello sterminato dominio britannico, bloccò, però, qualsiasi programma in questo senso. I sentimenti personali del nuovo Re Giorgio VI erano poco benevoli nei confronti dell'Italia, del regime e dei sovrani sabaudi dall'epoca delle nozze del Principe Umberto e della Principessa Maria José, celebrate l'8 gennaio 1930. Come raccontano le cronache del tempo, il Duca, fratello minore del Principe di Galles Edoardo, rifiutò di toccare cibo, durante il pranzo reale, in quanto collocato a tavola, in base alle ferree norme del Cerimoniale di corte, a fianco del Re dell'Afghanistan Amanullah Khan, a sua volta buon amico dell'Italia. In effetti la situazione era delicata. Quel monarca aveva dichiarato guerra alla Gran Bretagna l'8 maggio 1919, e fin qui non era stato altro che il proseguo di un ciclo di crudi conflitti tra Londra e Kabul in atto sin dal 1839. Il guaio, però, fu che Amanullah Khan vinse nel giro di 3 mesi, costringendo la Gran Bretagna a rinunciare, per il seguito, al protettorato e al controllo sulla politica estera afgana esercitato dal 1880. Deposto successivamente nel 1929

Stendardo Reale



A sinistra: lo Stendardo Reale britannico adottato nel 1866. In violazione della tradizione araldica è rettangolare e non quadrato.

A destra: lo Stendardo Reale Sabauda. Rigorosamente quadrato come vogliono le norme araldiche europee altomedievali (da Almanacco Navale 1940).

in seguito a un duplice colpo di Stato, Amanullah Khan andò in esilio a Roma col favore sia del governo italiano sia del Vaticano, con cui aveva stipulato un concordato, a dir poco rivoluzionario per un paese Islamico, nel 1921.

Quella prima, inattesa picconata all'Inghilterra, grande vincitrice della Grande Guerra, non era stata dimenticata né a Londra né nel resto del mondo, in quanto aveva dato il via a tutta una serie di crisi e sconfitte: dall'Irlanda indipendente alla Turchia fino alle semi-indipendenze dell'Egitto e dell'Iraq, semplicemente inconcepibili nel 1914.

Mussolini, inoltre, ci mise del suo, premurandosi di far avere, pressoché in tempo reale, al Principe Umberto e alla neo Principessa di Piemonte i messaggi indignati che il Duca di York aveva trasmesso, per il tramite dell'ambasciata britannica a Roma, al proprio governo e al padre, Re Giorgio V; ignorando che il SIM (Servizio Informazioni Militari del Regio Esercito) aveva infiltrato (almeno dal 1924) un proprio informatore in quell'edificio.

Per la verità, si trattava di un autentico capovolgimento della situazione. I buoni rapporti tra le case regnanti del Regno Unito e dell'Italia datavano, infatti, dal 1915, quando fu valutata con favore, da entrambe le parti, l'idea di un matrimonio tra il Principe di Galles (il futuro Re Edoardo VIII) e Iolanda, primogenita di Vittorio Emanuele III e della Regina Elena. Il progetto, annunciato come certo dalla stampa britannica nell'estate 1918, non si concretizzò per l'opposizione della principessa, fatto questo accolto con grande sollievo del Vaticano, in quanto il Pontefice avrebbe dovuto assistere all'abiura del cattolicesimo a favore della Chiesa anglicana, rompendo così il faticoso dialogo in corso, dal 1905, con Casa Savoia in vista del futuro Concordato del 1929. I rapporti, molto amichevoli e comprensivi, tra Vittorio Emanuele e il giovane Edoardo avviati

nel corso della Grande Guerra rimasero, comunque, immutati fino al Secondo conflitto mondiale (1). La rivalità che aveva diviso, dalla morte della Regina Vittoria in poi, le dinastie britannica e germanica sembrò rinnovarsi contrapponendo, questa volta, la Casa Reale inglese a quella italiana; situazione, questa, tanto più spiacevole nell'ambito aristocratico in quanto i Sassonia-Coburgo-Gotha (ribattezzatisi Windsor nel 1917 in seguito all'odio che regnava ormai ovunque, in Gran Bretagna, contro tutto ciò che fosse germanico) erano, praticamente, dei *parvenu* risalenti, tutt'al più, al XVII secolo rispetto a quella che era, dal X secolo, la più antica e mai interrotta dinastia d'Europa (2).



Re Edoardo VIII nel 1936. Se il progetto matrimoniale con il Principe di Galles, caldeggiato sin da prima della Grande Guerra dalla Regina Madre, Margherita, fosse andato in porto, forse la storia europea sarebbe stata diversa (da Storia Illustrata).

In seguito le cose non andarono meglio. Il Principe Umberto non poté infatti recarsi in Gran Bretagna a bordo dell'incrociatore *Zara*, come pure era stato previsto inizialmente, per assistere all'incoronazione di Giorgio VI, avvenuta il 12 maggio 1937, in quanto quella missione fu cancellata in aprile in occasione delle polemiche apparse sulla stampa britannica durante la battaglia di Guadalajara.

In effetti i dispetti tra i capi di Stato delle due Case Reali erano in atto da tempo. Il primo screzio aveva avuto luogo nel 1924, quando fu cancellata una visita in Inghilterra di Vittorio Emanuele III e della Regina Elena pianificata già da un oltre anno, dando così seguito all'analogo viaggio ufficiale che Giorgio V e la Regina Mary avevano fatto a Roma nel maggio 1923. Fu un brutto colpo per la tradizionale diplomazia personale che il Sovrano sabauda aveva sempre perseguito dal 1900 in poi. Tanto più che si trattò di uno sgarbo sferrato a freddo, oltre un mese prima del delitto Matteotti, in seguito al definitivo naufragio delle trattative petrolifere commerciali anglo-italiane, rivelatesi sin dal principio poco convenienti e ormai soppiantate da un sopravvenuto accordo con la Standard Oil americana in capo al quale l'Italia e gli Stati Uniti stavano lavorando, con reciproca soddisfazione, sin da prima della Marcia su Roma. La coppia reale italiana avrebbe dovuto recarsi in Gran Bretagna a bordo della nave da battaglia *Cavour*, unita a bordo della quale Vittorio Emanuele III aveva già visitato, nel 1922, Trieste, Pola e Zara per poi recarsi, nel 1924, in Spagna, ricambiando così l'invito a Roma fatto ai reali madrileni nel novembre dell'anno precedente.

Le cose non migliorarono nel 1925, quando entrò in servizio la Nave Reale *Savoia*, da 5.280 tonnellate di dislocamento e 23 nodi di velocità. Si trattava del maggior panfilo di Stato del mondo, rispetto al quale l'obsoleto *Victoria and Albert* inglese, da 4.500 tonnellate, 17 miglia e pessima fama (era stato completato nel 1901 dopo essersi abbattuto, il 3 gennaio 1900, su un fianco, in bacino, durante l'allestimento, in quanto caratterizzato da un'altezza metacentrica di meno di 2 pollici), faceva, francamente, una ben modesta figura (3). Gli annuari navali inglesi non mancarono di far sempre notare, nei decenni successivi, che, per quanto

fosse una «...*handsome ship* ... larger than *Victoria and Albert*», il *Savoia* era stato originariamente impostato, nel 1922, da un consorzio operaio come unità mercantile e, pertanto, non contava (4).

Dal settembre 1932, subito dopo — cioè — che Londra aveva rotto, il mese precedente, i rapporti col resto del mondo confermando la tariffa protezionistica dell'*Imperial Preference* adottata nel 1931 imponendo al proprio impero (popolato da un quarto dell'intera umanità) di acquistare (beninteso al proprio prezzo) soltanto beni e servizi *Made in England*, gli sgambetti tra monarchi si moltiplicarono rapidamente.

Londra fece infatti sapere a Roma che la visita della famiglia Reale italiana nella colonia Eritrea (la prima in quelle terre da parte del loro monarca) doveva essere considerata un viaggio privato e non di Stato. Passando, infatti, per il Canale di Suez, un eventuale incontro, fosse stato anche casuale, tra il Re d'Italia e il Re dell'Egitto Ahmed Fu'ād, vecchio amico personale di Vittorio Emanuele III sin dall'Ottocento al pari degli ancor più vecchi rapporti tra quelle due dinastie, sarebbe diventato un avvenimento politico. Oltretutto, si sarebbe trattato, a giudizio dei britannici, di una circostanza tanto più incresciosa in quanto i rapporti anglo-egiziani erano pessimi sin dall'epoca dalla sospensione della costituzione e dallo scioglimento delle camere egiziane, giudicate nazionaliste, avvenuto il 19 luglio 1928.

Alla fine si arrivò a un compromesso: il Re e la Regina italiani sarebbero stati liberi di andare, a bordo di una Regia Nave, in una colonia italiana facendo scalo, però, soltanto a Port Said, mentre Re Fu'ād (il quale aveva studiato a Napoli e a Torino e prestatosi servizio, da sottotenente d'artiglieria, a Roma nel 13° Reggimento da campagna, avrebbe passato in quegli stessi giorni, in seguito a un attacco di reumatismi, un periodo di cura in



Britannia mentre disarmava e punisce Aida dopo i disordini in Egitto del 1928. Allegoria pubblicata dalla stampa inglese quell'anno (da The Times).



26 marzo 1932. La Principessa Iolanda tra il marito, Conte Calvi di Bergolo, e un Aiutante di campo, a bordo di un M.E. (un ex MAS adibito a compiti di motoscafo di collegamento) mentre si recano in visita a bordo della torpediniera *Missori* (Collezione Cernuschi)

Svizzera. In sua vece l'Alto commissario inglese in Egitto, Sir Percy Lyham Loraine (futuro e non granché gradito ambasciatore britannico a Roma nel 1939-40), avrebbe fatto gli onori di casa. Sfortunatamente la Regina Elena soffrì anch'essa, in occasione del passaggio da Port Said, di un fastidioso reumatismo e l'Alto commissario non poté salire a bordo. Nel febbraio dell'anno successivo, opponendo un cortese, ma fermo *fin de non-recevoir* alle proteste inglesi, il Re e la Regina improvvisarono, col *Savoia* scortato da due incrociatori e 4 cacciatorpediniere, una visita ad Alessandria a Re Fu'ad, complimentandosi per la sua ritrovata salute. La coppia reale visitò in seguito, con calma, il Cairo, acclamata dalla folla e dalla folta comunità italiana, formata da oltre 50.000 regnicoli mentre Sir Percy, vittima del clima, era stato colto lui pure da un fastidioso, ed evidentemente epidemico, attacco di reumatismi.

Nell'ottobre 1934 il *Savoia*, con a bordo il Re, si recò, scortato dall'incrociatore *Gorizia*, in Somalia. Si trattò della classica goccia che fece traboccare il vaso. Dopo aver ammansito gli inglesi compiendo solo uno scalo tecnico a Ismailia, la nave passò per l'ancoraggio di Aden arrivando, infine, al largo di Mogadiscio il 3 novembre. Al ritorno, in perfetta coincidenza con l'improvviso aggravarsi del confronto, davanti ai pozzi di Ual Ual, nell'Ogaden, tra i 60 dubat della piccola guarnigione italiana e una grossa banda etiopica affiancata da un'apposita missione militare britannica al comando,

dal 1931, del colonnello Esmond Clifford, il *Savoia* fece scalo, pressoché senza preavviso, dapprima a Berbera e poi nell'isolotto di Perim. L'accesso a quest'ultima località, sede di una batteria da 152 mm che dominava la costa yemenita dello Stretto di Bab el Mandeb all'entrata del Mar Rosso, era proibito a qualsiasi nave, pescatori inclusi. Lo sventurato commissario preposto a quel minuscolo possedimento di soli 13 chilometri quadrati, non osò provocare un incidente internazionale nei confronti della Nave Reale e da bordo fu così possibile constatare, con tutta calma, la natura molto inferiore (rispetto a quanto era stato vociferato fino ad allora) delle difese e della guarnigione di quell'isolotto disabitato. In seguito a quella visita la Regia Marina pianificò, tra il 1935 e il 1940, la possibilità di battere quella posizione mediante una batteria di medio calibro del Regio Esercito da piazzare sull'opposta costa yemenita col favore (indispensabile) dell'amico Emiro Yahya Muhammad Hamid ed-Din, confermatosi ostile nei confronti della Gran Bretagna fino al 1943 (5).

Dopo un ultimo scalo a Port Said, tanto cordiale da parte egiziana quanto «freddino» dal lato britannico, la crociera del *Savoia* ebbe termine, a Brindisi, il 29 novembre.

Da quel momento la salute, tutt'altro che buona, di Vittorio Emanuele III, il quale era già stato vittima di un'acuta insufficienza cardiaca nel 1932, non consentì altri viaggi fino al 1938, quando il *Savoia* fece, tra maggio e giugno, un'ultima missione in Libia portando il Sovrano a Tripoli. A quel tempo non erano rimasti, in



Canale di Suez, novembre 1934. La Nave Reale *Savoia* fotografata da bordo della motonave *Victoria* (da Viaggiare da Re).



Tripoli, 21 maggio 1938. Re Vittorio Emanuele III mentre sbarca dal motoscafo reale. Alla sua sinistra è il Maresciallo Balbo. Il sessantottenne Sovrano risente dello sforzo (Collezione Cernuschi).

pratica, altri possibili scali nel Mediterraneo e nel Mar Rosso. Una volta esclusa, per ovvi motivi, la Spagna, in piena guerra civile, e le non amichevoli Francia, Grecia e Turchia, restavano la Jugoslavia (amichevole dall'autunno 1934 fino al febbraio 1939, ma pur sempre caratterizzata dalla mai risolta questione dalmata) e l'Albania, oggetto — dal 1923 — di una sorta di condominio anglo-italiano (6). E se pure fu possibile ricevere, nel maggio 1939, con tutti gli onori (inclusa un'importante Rivista navale nel Golfo di Napoli) il Principe Paolo, Reggente di Jugoslavia, non era il caso di provocare inutili incidenti, data la già tesa situazione europea; tant'è vero che la Squadra italiana dovette recarsi in Portogallo, nel giugno 1939, per poter effettuare una crociera all'estero alla volta di un porto che fosse sia amico sia sufficientemente neutrale.

Quanto al già definito viaggio, su invito del Presidente Roosevelt, dei Principi di Piemonte negli Stati Uniti, da effettuare, a bordo del transatlantico *Rex*, nel 1939, in risposta all'analogo giro promozionale fatto da Re Giorgio VI e dalla Regina Elisabetta nel giugno di quello stesso anno, esso fu annullato in seguito all'inizio delle ostilità nel vecchio continente.

Dopo quell'ultima vicenda, l'inizio della Seconda guerra mondiale pose per sempre fine a un'epoca, e di visite reali non fu più il caso di parlare. Quanto a quelle dei Capi di Stato della Repubblica italiana, sarebbe stato necessario aspettare il 1956, con il viaggio del Presidente Giovanni Gronchi negli Stati Uniti.

3. Elisabetta II e il significato del suo primo viaggio in Italia

Dati i vari motivi descritti fino a ora, la vacanza della giovane Principessa Elisabetta, nel 1951, ebbe una notevole importanza simbolica.

Il viaggio, compiuto assieme al Principe Consorte Filippo d'Edimburgo, fu effettuato in aereo e culminò con il festeggiamento, a villa Adriana di Tivoli, dei 25 anni dell'erede al Trono di San Giacomo. Formalmente fu un viaggio di piacere. In pratica l'invito a colazione al Quirinale della coppia reale da parte del Presidente della Repubblica Luigi Einaudi e del Presidente del consiglio Alcide De Gasperi ebbe un pre-



La Regina Elisabetta all'epoca del suo primo viaggio da Monarca in Italia. Notare, sulla sinistra, la valigetta rossa dei Segreti di Stato (da Storia Illustrata).

ciso significato politico. Si trattava, in buona sostanza, di mettere una pietra sul passato e di avviare un nuovo ciclo nell'ambito dei rapporti anglo-italiani dopo quello iniziato nel 1918 e concluso nel 1949 in occasione della creazione della NATO, con l'Italia tra i soci fondatori nonostante il malumore espresso, fino all'ultimo, da Londra. Lo stile e la buona volontà della Principessa furono senz'altro evidenziati in quell'occasione e in seguito. Più coriaceo fu, casomai, l'atteggiamento del successivo governo Churchill, confermato dalle vittime italiane della Rivolta di Trieste del novembre 1953, ma ormai i tempi stavano cambiando.

Rimaneva, tuttavia, un ultimo strascico, destinato a far capolino giusto dieci anni dopo.

4. L'ultima battaglia

Il 2 maggio 1961 la Nave Reale *Britannia*, prestante panfilo da 5.769 tonnellate messo in programma nel 1939 ed entrato in servizio nel 1954 sostituendo, quell'anno, il *Victoria and Albert*, arrivò a Napoli, dove fu accolto da 21 salve di cannone. In precedenza la nave aveva toccato Cagliari. La Regina Elisabetta e il Principe Filippo giunsero puntualmente, alle 10:00, come da programma, alla stazione marittima a bordo della lancia reale, la quale issava il tipico, enorme stendardo reale britannico. L'ammiraglio Luciano Bigi, Comandante NATO del Mediterraneo Centrale, fece gli onori di casa. Accanto a lui era l'allora capitano di vascello Pietro Zancardi, comandante dello *Sterope*. Quest'ultimo, era stato, a Matapan, uno degli ufficiali del cacciatorpediniere *Alfieri*. Lui e il Principe Consorte, guardiamarina a bordo della nave da battaglia *Valiant*, avevano combattuto l'uno contro l'altro. Ora si stringevano la mano in pace. Una circostanza non priva di significato, come osservarono entrambi. Qualche minuto dopo il protocollo impose, come sempre, le proprie leggi e la coppia reale percorse la passatoia rossa tra due ali di marinai schierati sul molo mentre la Banda della Marina intonava il *God Save the Queen* e *L'Inno di Mameli*.

E a questo punto è opportuno riferire quanto scritto dal comandante Tani:

«Sempre a proposito di rapporti con gli amati/odiati marinai brit, di elogi e di Station! Mi vien da raccontare un episodio che è divertente e dipinto di blu. È assolutamente vero, farò nomi e cognomi. All'inizio degli anni '60 la Regina Elisabetta venne in visita ufficiale in Italia, a Napoli, col suo panfilo reale *Britannia*, scortato dall'*HMS Tiger*, un incrociatore comandato da un Captain. La *sistership* italiana del *Tiger* era il *San Giorgio*, al comando del CV Giovanni Giometti, nato a Zara e padre del mio buon amico, e rivale velico in Hdemia, Sandro. Entrati in porto, il *Britannia* venne all'ormeggio e, subito dopo, il *Tiger*, il quale ebbe qualche difficoltà. Credo che l'attracco fosse di punta e le navi inglesi non hanno molta dimestichezza con le relative manovre, pertanto vanno sempre affiancate».

Le stesse manovre sono invece pane quotidiano delle navi italiane, anche se osservo che le fregate di nuova



Napoli, 2 maggio 1961. L'accoglienza, alla stazione marittima, della Regina Elisabetta e del Principe Filippo (ANMI - Fondo Famiglia Zancardi).



Picchetto d'onore (g.c. Foto Bigi).

costruzione (FREMM) sono sempre affiancate, il che è un modo più «fisiologico» di stare in banchina. Comunque sia, il *San Giorgio* fece una brillante manovra ed ebbe dal *Britannia* il canonico «Bravo Zulu», segnale che non fu invece trasmesso al *Tiger*, con presumibile fastidio del suo comandante. La sera, al cocktail di saluto a bordo di una delle navi, i due skipper si incontrano e, dopo qualche convenevole, il brit. fa a Giometti, puntando il dito al suo petto: «*What is that decoration over there?*» Era la croce di lunga navigazione di guerra e quindi la risposta fu: «*Twenty four months in the Sicily Channel!*», pronunciata dal comandante italiano con la dovuta fierezza. «*Swimming?*» sibilo di rimando il Captain del *Tiger* con un sorrisetto maligno.

A questo punto, intercalando la narrazione del comandante Tani, bisogna aggiungere che le versioni tramandate in quadrato nel corso di un paio di generazioni



Estate 1942. Aviatori inglesi abbattuti e salvati dagli italiani (Collezione Cernuschi).


sono due. In base alla prima la risposta del comandante Giometti sarebbe stata «*Sinking*», con riferimento all'affondamento, da parte del cacciatorpediniere *Vivaldi*, il 1° agosto 1940, del sommergibile britannico *Oswald*, avvistato nottetempo — mentre era di guardia in plancia — dall'allora tenente di vascello Giometti e speronato con una pronta manovra condotta «con calma e perizia», come recita la motivazione della medaglia d'argento concessagli sul campo 25 giorni dopo.

Altri sostengono che la parola esatta sarebbe stata «*Shooting*», in quanto il cacciatorpediniere *Mitragliere*, a bordo del quale Giometti fu Direttore del tiro nel 1942-43, abbatté due aerosiluranti inglesi, salvandone gli equipaggi e ricevendo altrettante Croci di guerra (7). Tutti concordano, peraltro, in merito al fatto che, riprendendo il racconto del comandante Tani: «Mi

raccontò l'amico Franco Baroni, allora capitano o maggiore AN, caposervizio elettrico del *San Giorgio* (nonché quello della Cowes Week con la *Stella Polare*), il quale era presente alla scena, che lui e il direttore di macchina dovettero bloccare fisicamente Giometti, paonazzo in viso, mentre voleva saltare addosso al suo interlocutore».

Una rinnovata guerra anglo-italiana fu — così — evitata, magari di stretta misura, mentre la grazia della Sovrana, già partita qualche ora prima per Roma dopo aver trascorso il poco tempo disponibile a Napoli recandosi alla Certosa di San Martino, su al Vomero, assicurava un nuovo stile alle relazioni anglo-italiane; un cambio di passo confermato in occasione delle successive tappe a Roma, Firenze, Milano e Torino per il centenario dell'unità d'Italia.

5. Verso una conclusione

Seguirono altre tre visite ufficiali, in Italia, dei Reali inglesi, avvenute nel 1980, nel 1992 e nel 2014. Quanto al *Britannia* fu radiato nel 1997, dopo 272 viaggi reali nel Regno Unito e altri 696 all'estero, cui vanno aggiunte alcune missioni svolte come Nave Ospedale. In tutto quell'unità ha percorso 1.087.623 miglia. La Regina non nascose le proprie lacrime — in pubblico e sotto lo sguardo spietato delle telecamere — in occasione della cerimonia di radiazione della «sua» nave. Da allora quel panfilo è conservato, come attrazione turistica, nell'Ocean Terminal di Leith, a Edimburgo, totalizzando una media di 300.000 visitatori all'anno. *God Save the Queen.* 

NOTE

(1) Leonardo Malatesta, «Il piccolo Re e la Grande Guerra: verità e leggenda di Vittorio Emanuele III nei diari inediti del Conte Azzoni degli Avogadro», *Nuova Storia Contemporanea*, 2010.

(2) Cecil Scott Forester, *Victor Emmanuel II*, Meuthen and Co., Londra, 1927, pp.1-2.

(3) Nel 1908 la Royal Navy mise in servizio la più piccola, e sicura, Nave Reale *Alexandra*, da 2.113 t, ma quell'unità fu venduta, per ragioni di economia, nel 1922, lasciando al vecchio *Victoria and Albert* il compito di panfilo reale, con tempo buono assicurato, in occasione delle Riviste navali di Spithead del 1935 e 1937, ma senza azzardarsi a svolgere missioni in occasione di visite di Stato dei Sovrani.

(4) E.C. Talbot-Booth, *All the World's Fighting Fleets*, Sampson Low, Marston and Co., Londra, 1937, p. 256.

(5) Rosaria Quartararo, «L'Italia e lo Yemen. Uno studio sulla politica di espansione italiana nel Mar Rosso (1923-1937)», *Storia contemporanea*, (4/5), 1979.

(6) Gli italiani si assunsero l'incarico di formare l'Esercito e la Marina di Tirana mentre la Gran Bretagna fornì, fino all'aprile 1939, i quadri e l'addestramento della Gendarmeria albanese, destinata a sua volta a rappresentare, grazie al «santuario» jugoslavo, il nucleo della resistenza locale contro gli italiani, dapprima nell'aprile 1939 e, nuovamente, durante la primavera 1941.

(7) Sono grato all'amico Andrea Tirondola per le notizie biografiche in merito all'allora capitano di vascello Giometti, poi comandante di COMSUBIN e, da Ammiraglio di Divisione, di MARISARDEGNA. Fu, in seguito, Vicepresidente della Lega Navale e Commissario del Porto di Napoli.

BIBLIOGRAFIA

Francesco Scotto e Paolo Piccione, *Viaggiare da Re (R. N. Savoia)*, Rochem Marine, edizione fuori commercio, Genova, 1997.

Jan Sturton, «*HMY Victoria and Albert (III)*», *Warship 2021*.

Matteo Pizzigallo, *Alle origini della politica petrolifera italiana*, Giuffrè, Roma, 1980.

Matteo Pizzigallo, *Mediterraneo e Russia nella politica italiana*, Giuffrè, Roma, 1983.

FOCUS DIPLOMATICO

Il rapporto franco-tedesco nella costruzione europea e il ruolo dell'Italia.

Le due più significative organizzazioni internazionali nate dalla solidarietà tra i paesi occidentali dopo la Seconda guerra mondiale — la NATO e le Comunità europee — furono concepite con obiettivi specifici diversi: di cooperazione militare, per far fronte alla minaccia sovietica, la NATO; di cooperazione economica, per ricomporre definitivamente le rivalità intraeuropee e promuovere uno sviluppo economico condiviso, le Comunità europee. Le due Organizzazioni hanno avuto tuttavia sin dall'inizio anche un obiettivo comune, non dichiarato ma di rilevanza primaria almeno per l'Europa: contenere la Germania coinvolgendola nella stessa iniziativa collettiva. Avendo in mente questo obiettivo, la Francia si è fatta promotrice nel 1950 del primo progetto di integrazione europea — la Comunità europea del Carbone e dell'Acciaio - associandovi immediatamente la Germania e poi Italia, Belgio, Paesi

Bassi e Lussemburgo. Il piano proposto nel 1955 dal ministro degli Esteri olandese Beyen, presidente di turno del Benelux, per la creazione della Comunità Economica Europea, trae origine dalle idee di Jean Monnet che avevano ispirato la dichiarazione Schuman del 1950 (nel 1955 Jean Monnet era Presidente dell'Alta Autorità della CECA). Francia e Germania hanno svolto di comune accordo un ruolo determinante per il progresso del processo di integrazione, con il costante e talvolta determinante contributo dell'Italia. Negli anni '70 Giscard e Schmidt sono stati tra i più convinti sostenitori dei vari progetti miranti alla stabilizzazione delle monete europee: progetti che si sono tradotti prima nel Serpente Monetario Europeo, poi nel Sistema Monetario Europeo e infine nella Moneta Unica nel 1992, passando per il Mercato Unico nel 1987. L'unione monetaria fu proposta dalla Germania a Hannover nel giugno 1988: fu approvata a Madrid nel giugno 1989 (prima della riunificazione tedesca)



Il quartier generale della NATO a Bruxelles (wikipedia.org).

— con ottimi risultati — ed estesa su iniziativa francese all'unione politica — con risultati insoddisfacenti — in occasione del Consiglio europeo di Strasburgo del dicembre dello stesso anno (dopo l'unificazione tedesca). Il contributo dell'Italia è stato costantemente ricercato dalla Francia — quando da parte italiana si manifestavano la disponibilità e la capacità a rispondere positivamente — anche ma non solo per riequilibrare il rapporto con Berlino: rapporto che diventava sempre più squilibrato man mano che la posizione della Germania si rafforzava. Ricordo alcuni passaggi fondamentali del contributo dell'Italia alla costruzione europea: Conferenza di Messina nel 1955 sotto presidenza italiana del Consiglio dei ministri della CEECA, che ha dato vita alla Comunità Economica Europea e all'Euratom; Consiglio europeo di Milano del giugno 1985, che portò al Mercato Unico; Consigli europei di Roma dell'ottobre e dicembre 1990, che lanciarono le due conferenze intergovernative su, rispettivamente, unione monetaria e unione politica (poi confluite nel Trattato di Maastricht del 1992); Consiglio europeo di Maastricht del dicembre 1991, quando Andreotti e Mitterrand convinsero Kohl ad accettare una data finale e non procrastinabile — il 1998 — per la decisione definitiva sull'entrata in vigore dell'EURO (soluzione che metteva fine ai tentennamenti sulla moneta unica esistenti in alcuni ambienti tedeschi). Il rapporto franco-tedesco è stato da sempre complicato: «Difficile vicinanza sul Reno» è il titolo eloquente di un interessante libro tedesco degli anni '80 sulle relazioni con la Francia. È entrato in crisi a partire dai primi anni 2000 per il verificarsi di alcuni eventi di grande portata: innanzitutto e soprattutto la riunificazione della Germania e il senso di superiorità che ha dato ai tedeschi, riaccendendone le pulsioni egemoniche; l'ampliamento dell'Unione a EST che ha ingrandito il «giardino di casa» della Germania e ulteriormente rafforzato la sua posizione; infine l'indebolimento del ruolo dell'Italia sulla scena europea negli ultimi venti anni, a seguito della perdita di credibilità del nostro paese per l'incapacità di riformarsi (perdita di credibilità rispecchiata dalla qualità di alcuni dei nostri leader). La Francia si sta sforzando di riportare il rapporto con la Germania a livelli di cooperazione sod-

disfacenti. A tal fine si propone di riuscire finalmente a riunire, dopo una lunga interruzione, il Consiglio dei ministri congiunto franco-tedesco. Gli elementi di frizione si sono infatti moltiplicati negli ultimi anni in vari settori: energia, politica di bilancio, riforma del patto di stabilità, politica industriale, aiuti di stato, trasporti, relazioni con la Cina, solo per citarne alcuni. E anche in materia di difesa, dove la Francia pensava di avere un rilevante punto di superiorità rispetto alla Germania: ricordo in particolare la decisione della Germania di aumentare la spesa militare da 56 a 80 miliardi l'anno (in pratica il doppio della Francia) e di costruire un sistema anti-missile con altri 13 paesi europei, inclusa la Gran Bretagna, ma senza la Francia, l'Italia e la Spagna. In queste decisioni di Berlino è stato assente qualsiasi riferimento a una capacità di difesa dell'insieme dei paesi dell'Unione Europea: assenza rimarcata nelle reazioni francesi. Dopo il Trattato di Lisbona del 2007 la Germania — non più «contenuta» da una coalizione di paesi a vocazione europeista e anti-egemonica facente capo alla Francia ma anche all'Italia — ha frenato ogni tentativo di approfondire il processo di integrazione: per decidere a nome di tutti. Ha frenato in particolare il completamento dell'unione monetaria mediante una vera unione economica, nonostante i tentativi fatti da Francia e Italia. E ha obbligato tutti gli altri paesi fino al 2020 a politiche recessive. È urgente una chiarificazione sulle regole di funzionamento dell'Unione europea. Il processo decisionale è diventato ancora più tortuoso dopo l'ampliamento del 2004. Le decisioni nelle politiche più sensibili sul piano della sovranità (politica estera, sicurezza, difesa, fiscalità) sono bloccate dalla regola dell'unanimità. Ma anche in altre politiche, come immigrazione ed energia, posizioni comuni sono ostacolate dai contrasti di interessi tra gli Stati membri, dato il loro numero non più governabile con le regole attuali. Se ne potrebbe uscire, come sostenuto da alcuni illuminati europeisti, costituendo un nucleo duro di paesi disposti a rinunciare alla regola dell'unanimità, nella speranza che gli altri paesi si convincano a seguire. Ma anche per muoversi in questa direzione è necessario il concorso della Germania, che continua a mantenere un atteggiamento ambiguo su tutti i temi europei. È essenziale che i paesi interes-



sati a evitare egemonie in Europa (Italia, Francia, Spagna, Belgio, Portogallo e persino i Paesi Bassi, in passato molto attenti agli equilibri europei) superino i pregiudizi reciproci e i contrasti di interessi e costituiscano quella massa critica dotata di volontà comune che possa indurre la Germania a una maggiore cooperazione con gli altri paesi membri. In questa prospettiva l'apporto dell'Italia potrebbe essere cruciale, come lo è stato nelle storiche occasioni che ho ricordato. L'attuale costruzione europea è l'unica della quale disponiamo: dopo settanta anni di pazienti tentativi e incessanti lavori, altre non se ne vedono, nonostante le invocazioni — che vengono da destra e da sinistra — di costruire «un'altra Europa», non meglio identificata peraltro in termini concreti negli obiettivi e nei contenuti. La costruzione europea va certamente completata

e migliorata. In alternativa la si può distruggere: distruggere è certamente più facile che costruire. E accettare che la Germania determini le scelte di tutti gli altri. Come avveniva prima della creazione della Banca Centrale Europea, quando le banche centrali dei paesi europei attendevano le decisioni della Bundesbank in materia di tassi di interesse, per adeguarsi. Tanto da indurre il Financial Times a suggerire, in uno straordinario editoriale scritto nella prospettiva del Consiglio europeo di Roma del 27 e 28 ottobre 1990 dedicato alla moneta unica, che fosse preferibile «avere un seggio nella futura Banca Centrale Europea che nessuno nella Bundesbank».

Roberto Nigido,
Circolo di Studi Diplomatici

L'ambasciatore Roberto Nigido è nato a Roma il 17 ottobre 1941. Laureato in Scienze politiche all'Università di Roma. È entrato nel 1965 al Ministero degli Affari Esteri, dove ha svolto tra le principali funzioni quelle di Direttore per le questioni europee e di Direttore Generale degli Affari Economici. È stato Ambasciatore in Canada e in Argentina e Rappresentante Permanente presso l'Unione Europea. Consigliere Diplomatico del Presidente del Consiglio nel primo Governo Prodi, ha concluso la carriera nel 2008, dopo aver ricoperto l'incarico di Consigliere Diplomatico dei Presidenti della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi e Giorgio Napolitano (2005-2008).

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.

OSSERVATORIO INTERNAZIONALE

La Serbia e i Balcani occidentali. Tra nuove tensioni in Kosovo, rapporti con il Cremlino e relazioni diplomatiche con l'antico vicino italiano.

La Serbia, la realtà più «orientale» dei Balcani occidentali, negli ultimi sei mesi è tornata a essere oggetto di grande interesse per quel che concerne la posizione assunta nei confronti del conflitto in Ucraina e per il riaccendersi delle tensioni nello Stato del Kosovo.

I Balcani occidentali, seppur di dimensioni demografiche ed economiche limitate (1), rappresentano il punto di incontro tra il Mediterraneo e l'Europa continentale, nonché un potenziale scenario di confronto tra protagonisti geopolitici di più alta caratura, quali gli Stati Uniti, l'Unione europea, la Russia e soprattutto la Turchia, approfittando dell'impulso neo-ottomano del presidente Erdogan, e la Cina; quest'ultima risulta, infatti, pronta a imporsi come partner fondamentale della regione balcanica in conseguenza della stagnazione del processo di integrazione europea. Allo stato attuale Albania, Montenegro, Serbia, Bosnia-Erzegovina, Macedonia del Nord e Kosovo sono ancora formalmente tutti candidati UE o potenziali tali (2).

Una realtà, quella balcanica, che desta l'attenzione degli attori internazionali per almeno tre ragioni: i) la sua natura di regione non ancora ufficialmente «schierata» nell'attuale competizione internazionale, nonostante vi sia una sorta di allineamento di paesi come la Bosnia-Erzegovina (la Federazione croata-musulmana) e il Kosovo a favore dell'Occidente e una Serbia, invece, sostenitrice sì dell'integrazione europea, ma non della NATO; ii) la sua instabilità, dovuta a più o meno gravi crisi interetniche; iii) la posizione governativa serba nei confronti del conflitto russo-ucraino.

Per addentrarci nel cuore dei Balcani dovremmo avere un'ampia conoscenza della loro storia e delle loro relazioni, ma ripercorrere, anche se brevemente, la cronistoria della Serbia e più in generale quella balcanica risulterebbe compito lungo, non sem-

plice e fuori *focus* per l'articolo proposto. Doveroso è però avere conoscenza, anche e soprattutto in relazione al vicino italiano, di quanto accaduto nel corso del conflitto alla fine degli anni Novanta in Kosovo (3). Questo per poi analizzare il rischio sventato del riaccendersi di una nuova guerra serbo-kosovara nel corso della passata estate e comprendere quanto sia reale il paventato ruolo della Russia di attore di primo piano nei Balcani occidentali. Sebbene infatti Mosca possa fare leva su diffusi sentimenti panslavisti e su elementi ortodossi, sebbene vanti legami con partiti e movimenti dell'area e sebbene, nel caso della Serbia, possa vantare collegamenti culturali, dipendenza energetica e cooperazione militare, altrettanto vero è il ricercare da parte di questi Stati balcanici di sviluppare una strategia multidimensionale dove il Cremlino rappresenta solo uno dei tanti punti di riferimento al quale rivolgersi (4).

Era il febbraio del 1998 quando ebbe inizio, nel più ampio contesto dei conflitti civili e di secessione jugoslavi, la guerra per il futuro status del Kosovo (5), provincia autonoma della Serbia ai tempi di Josip Broz Tito, al pari della Vojvodina (6); la Metohija era invece parte integrate del Kosovo e con questo costituiva una realtà appunto autonoma (Аутономна Покрајина Косово и Метохија).

A fronteggiarsi furono le truppe federali jugoslave e l'organizzazione UÇK, *Ushtria Çlirimtare e Kosovës* (altrimenti chiamata KLA, *Kosovo Liberation Army*), costituita da separatisti di etnia albanese e sostenitrice





L'accordo di Kumanovo del 9 giugno (wikipedia.org).

dell'indipendenza del Kosovo dalla Repubblica Federale Jugoslava.

Nel marzo del 1999, mentre la guerriglia nel territorio cresceva e si intensificava la repressione delle forze di sicurezza serbe, dopo il fallimento dei negoziati di Rambouillet (7), intervenne la NATO con una serie di attacchi aerei per «degradare e danneggiare la struttura militare e di sicurezza che il presidente jugoslavo Milosevic ha utilizzato per spopolare e distruggere la maggioranza albanese in Kosovo» (8). Il conflitto si concluse con l'accordo di Kumanovo del 9 giugno seguente, il ritiro delle truppe federali e l'insediamento dell'UNMIK (*United Nation interim administration Mission in Kosovo*), la missione di amministrazione provvisoria della regione da parte delle Nazioni unite.

Il Kosovo proclamò, poi, la sua indipendenza ufficiale dalla Serbia nel 2008 e tra i governi europei furono Regno Unito, Germania, Francia e Italia ad assicurare un rapido riconoscimento al neonato Stato; Serbia e Russia, invece, espressero la loro contrarietà, «ritenendo che questa auto-proclamazione costituisca una violazione di norme di diritto internazionale» (9).

Riaffrontare sommariamente il primo conflitto kosovaro può essere utile per diverse ragioni: fare delle considerazioni a posteriori sull'intervento dell'Alleanza Atlantica e sull'irrequietezza che regnava nell'opinione pubblica e nella maggioranza governativa italiane (10), ma soprattutto capire se le passate rivalità fra Pristina e Belgrado possano dar vita, sulla scia

della guerra in Ucraina, a un nuovo conflitto.

Ma procediamo per gradi. Nel contesto delle guerre jugoslave, provocate dal diffondersi dei differenti nazionalismi, dalle spinte autonomiste e indipendentiste, la stampa occidentale si schierò quasi interamente contro la Repubblica Federale Jugoslava e l'élite serba, ritenute responsabili di quanto accaduto in Bosnia con il lunghissimo assedio di Sarajevo e quindi scelte come bersaglio dei bombardamenti dell'Alleanza Atlantica come giusta rivalsea.

Riguardo la posizione italiana verso la Jugoslavia diverse sono le considerazioni da potere portare avanti.

Nei settantotto giorni di bombardamenti NATO contro la Serbia l'Italia fu l'unica a decidere di non chiudere la propria ambasciata (lo stesso fece la Grecia, la quale però scelse di non prendere parte alle operazioni militari), nonostante fosse ampiamente coinvolta nel conflitto avendo messo a disposizione il proprio spazio aereo, le proprie basi, velivoli e reparti dispiegati in Albania. Un ruolo difficile nei confronti dell'antico vicino balcanico, il quale portò il governo italiano guidato da D'Alema a doversi assumere le proprie responsabilità, benché nel periodo 1996-99 l'Italia avesse cercato di riprendere i tradizionali legami con la Serbia attraverso varie manovre: i) l'incoraggiamento del ritorno delle imprese italiane a Belgrado, al fine di normalizzare la vita economica serba (11); ii) i diversi tentativi politici per avviare un processo di democratizzazione; iii) l'intervento, in occasione dei negoziati di Rambouillet, dell'allora ministro degli Esteri, Lamberto Dini, per trovare una soluzione intermedia in grado di mettere d'accordo la posizione serba con quella statunitense, inglese e tedesca, determinate ad agire militarmente (12).

Una scelta, a ogni modo, quella del Presidente del Consiglio frutto, a suo dire, della determinazione di schierare Roma al fianco della NATO sulla base delle convinzioni di salvaguardare i diritti umani e del bisogno di prendere parte all'operazione militare per avere



Un F-15E in partenza verso la Serbia dalla base di Aviano (wikipedia.org).

un ruolo paritario a quello delle altre potenze del Gruppo di Contatto (13).

Un periodo drammatico ai tempi e complesso anche dopo la proposta del piano Athisaari e dell'indipendenza del Kosovo, mai accettata dalla Serbia; una situazione che vide passi in avanti e totali chiusure sull'esito del dialogo promosso dall'Unione europea.

Ma soprattutto un fondamentale sguardo sulle vicende passate, che, se comprese appieno, possono essere utili per destreggiarci nel capire quanto accaduto quest'estate.

Nei Balcani occidentali durante lo scorso luglio hanno ripreso vigore le spinte separatiste delle minoranze serbe e in Kosovo la tensione è salita a seguito del provvedimento del governo di Pristina sulle targhe per la circolazione stradale. La guerra delle targhe è stata presentata dal governo kosovaro come una misura di reciprocità. Come il governo di Belgrado non consente ai veicoli in entrata nel paese di usare targhe kosovare, allo stesso modo la nuova normativa di Pristina prevede che ai mezzi con targhe e documenti serbi in entrata sul territorio nazionale sia fornita una documentazione provvisoria recante la dicitura *Repubblica del Kosovo* (14).

Un quadro da non sottovalutare non solo per i protagonisti coinvolti in questa *escalation* delle ostilità, ma anche per le potenze sopracitate interessate all'area: le forze NATO della missione Kfor, in Kosovo dal 12 giugno del 1999 con diverse missioni (15), hanno po-

tenziato i pattugliamenti, mentre Mosca ha accusato i kosovari di politiche discriminatorie tramite la sua portavoce del ministero degli Esteri, Maria Zakharova.

Una seppur apparente conclusione, una sorta di tregua è stata raggiunta, a seguito delle proteste e dei blocchi stradali perpetrati dai serbo-kosovari, con la decisione del Primo ministro kosovaro Albin Kurti di posticipare, dopo vari rimandi, l'entrata in vigore definitiva della normativa al 21 aprile 2023 e con l'intervento del Presidente serbo Vučić sul non cedere alle provo-

cazioni. Una soluzione che però non ha reso particolarmente entusiasta Bruxelles, per la quale è legittimo il desiderio del Kosovo di eliminare le targhe, ma secondo modalità maggiormente graduali e frutto della mediazione dell'UE (16).

Una risoluzione che non solo non ha soddisfatto l'Europa, ma che si è dimostrata insufficiente dato il rinnovato acuirsi delle conflittualità nella prima settimana di novembre. Migliaia di serbi, infatti, hanno partecipato a una manifestazione nel settore settentrionale, serbo di Kosovska Mitrovica, città nel nord del Kosovo, sventolando bandiere, urlando slogan nazionalpatriottici e chiedendo a gran voce il ritiro del provvedimento sulle targhe; per il 21 novembre era prevista l'applicazione di multe per coloro che si sarebbero rifiutati di esporre la sopracitata dicitura.

Un'accusa quella della comunità serba circa il non rispettare la politica del dialogo sotto l'egida dell'Unione europea, a cominciare dalla formazione della Comunità delle municipalità serbe in Kosovo, e che ha portato i rappresentanti serbi delle istituzioni kosovare, forze di polizia comprese, ad abbandonare i loro incarichi, come precisato dal leader di *Srpska Lista*, Goran Rakic: «È proprio con la determinazione di rispettare il diritto internazionale e di difendere gli accordi con Bruxelles che abbiamo deciso di lasciare le istituzioni politiche, l'Assemblea, il governo e le quattro municipalità nella zona nord del Kosovo» (17).

Un braccio di ferro che non prometteva nulla di



Cerimonia di avvicendamento al vertice della missione NATO KFOR. Il generale di Divisione Angelo Michele Ristuccia ha assunto la guida della forza multinazionale rilevando l'incarico dal maggior generale ungherese Ferenc Kajári (analisiidifesa.it).

buono. Un focolaio probabilmente tornato ad accendersi, insieme a quello della Transnistria e di Kaliningrad, sulla scia del conflitto russo-ucraino e nei confronti del quale si è alzata l'attenzione di molti osservatori.

La Russia infatti, secondo alcuni analisti, sembrerebbe avere un interesse a ostacolare il percorso di integrazione euro-atlantico dei Balcani occidentali e «la sua propaganda solleciterebbe esplicitamente le rivendicazioni serbe contro i governi kosovaro e bosniaco e contro l'Occidente» (18).

L'azione della Federazione Russa, al momento, mirerebbe quindi a disturbare i piani della NATO e dell'Unione europea, non a essere una reale alternativa a queste, lasciando l'iniziativa all'avversario. Un'opinione che lascia delle perplessità, considerando quanto questo attore abbia la volontà di essere protagonista e non comparsa.

Per Pechino invece, in conseguenza della parziale paralizzazione della rotta settentrionale delle nuove vie della seta per il conflitto in Ucraina, i Balcani e la Serbia divengono snodi fondamentali «per connettere il corridoio Asia centrale-Turchia all'Europa occidentale e retroterra necessario dei porti del Pireo e di Istanbul» (19).

C'è però da aggiungere che come l'area balcanica, certamente importante per il mondo occidentale per la stabilità e la sicurezza dell'Europa, non rappresenta per Washington una priorità, per Mosca e Pechino la re-

gione è da intendersi come «strumento tattico, non obiettivo strategico» (20).

Al momento in cui si scrive questo articolo, gli atti finali di questa delicata questione sono stati rappresentati dall'incontro d'emergenza convocato dall'Alto rappresentante UE per la politica estera, Josep Borrell, con il Presidente serbo e il Premier kosovaro; un incontro per scongiurare una nuova escalation delle tensioni, terminato però senza risultati rilevanti.

Inoltre, allo stesso obiettivo è tesa la successiva visita, a distanza di pochi giorni, dei ministri italiani di Difesa, Guido Crosetto, e Esteri, Antonio Tajani, che hanno cercato di favorire la ripresa del dialogo in rappresentanza di una Roma che vuole essere mediatrice e protagonista di pace in una regione dove l'Italia conta una consistente presenza di militari.

Dal raggiunto accordo, in data 23 novembre, a Bruxelles, tra i capi negoziatori di Kosovo, Besnik Bislimi, e Serbia, Petar Petkovic, mediato da Miroslav Lajcal (rappresentante speciale UE per il dialogo), secondo il quale la realtà kosovara sospenderà l'obbligo per gli abitanti di etnia serba di usare targhe automobilistiche kosovare, al posto di quelle serbe usate finora; a sua volta il governo serbo non rinnoverà le licenze delle targhe serbe usate dalla popolazione kosovara di etnia serba e non ne emetterà di nuove.

Un passo in avanti, salutato positivamente da Bruxel-

les, che però ha invitato le parti in causa a discutere le fasi successive dell'accordo e a presentare risultati concreti entro il prossimo gruppo speciale. Una notizia positiva, sul futuro della quale regna però un alone di incertezza.

Concludendo e tornando a parlare dell'Italia, questa aveva già realizzato in occasione delle conflittualità scoppiate la scorsa estate un immediato dispiegamento dell'Unità multinazionale specializzata dei Carabinieri di base a Pristina, all'interno della più ampia missione Kfor; missione il cui comando è passato lo scorso 12 ottobre, alla presenza dell'ex ministro della Difesa Lorenzo Guerini, nelle mani del generale italiano Angelo Michele Ristuccia, sostituto del parigrado ungherese Ferenc Kajari. Questi, assumendo l'incarico, ha auspicato un sempre maggiore lavoro sinergico con l'Ufficio UE in Kosovo, EULEX e UNMIK, e una stretta collaborazione con le Organizzazioni per la Sicurezza del Kosovo e con il capo delle Forze armate Serbe (21).

A sua volta la Serbia, nel 2013, aveva siglato con

l'Italia un accordo per la compartecipazione nel settore della difesa per «incrementare la cooperazione bilaterale tra le Forze armate dei due paesi al fine di consolidare le rispettive capacità difensive e di migliorare la comprensione reciproca sulle questioni di sicurezza» (22).

Un'intesa confermata anche negli anni a seguire dalla presidenza di Aleksander Vučić del Partito Progressista Serbo (SNS), riconfermato nell'aprile del 2022, e che per il ministero della Difesa italiano sottolinea la necessità di mantenere ancorata la regione alla prospettiva di integrazione europea, contrastando le iniziative di penetrazione del Cremlino e quelle di influenza economica e commerciale di Pechino (23).

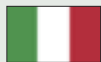
Un vicino, dunque, quello serbo che si vorrebbe come amico, ma a tratti scomodo, da gestire per le sue prese di posizione, non ultima quella relativa al conflitto russo-ucraino condannato dal Presidente Vučić, il quale preferisce però non imporre all'antica alleata sanzioni di carattere economico.

Deborah Natalei

NOTE

- (1) Ministero degli affari Esteri, Indicatori economici, Balcani occidentali, https://www.esteri.it/mae/resource/doc/2020/04/indicatori_balcani_occidentali_08_04_2020_.pdf.
- (2) Si veda: https://ec.europa.eu/info/policies/eu-enlargement_en.
- (3) Per avere conoscenza delle guerre jugoslave, si veda: J. Pirjevec, *Le guerre jugoslave. 1991-99*, Einaudi, Milano, 2002.
- (4) D. Santoro, I Balcani sono una bomba a orologeria, in «Il mare italiano e la guerra», *Limes*, n°8, 16/09/2022, <https://www.limesonline.com/cartaceo/i-balcani-sono-una-bomba-a-orologeria>.
- (5) R. Morozzo Della Rocca, Kosovo. La guerra in Europa. Origini e realtà di un conflitto etnico, Guerini e Associati, Milano, 1999.
- (6) R. Morozzo Della Rocca, Kosovo, le ragioni di una crisi, in «Il triangolo dei Balcani», *Limes*, n°3, 08/06/1998, <https://www.limesonline.com/cartaceo/kosovo-le-ragioni-di-una-crisi>.
- (7) F. Fubini, Il bacio di Madeleine, ovvero come (non) negoziammo a Rambouillet, *Limes*, n°2, 09/04/99, <https://www.limesonline.com/cartaceo/il-bacio-di-madeleine-ovvero-come-non-negoziammo-a-rambouillet-2>.
- (8) Discorso dell'allora segretario della Difesa degli Stati Uniti d'America, W.S. Cohen, alla Commissione del Senato per le Forze armate, il 15/04/1999. In lingua originale: «to degrade and damage the military and security structure that President Milosevic (Yugoslav President) has used to depopulate and destroy the Albanian majority in Kosovo». <https://web.archive.org/web/20100228163643/http://www.defense.gov/specials/kosovo/>.
- (9) E. Greppi, La proclamazione dell'indipendenza del Kosovo e il diritto internazionale, in ISPI Policy Brief, n°80, aprile 2008, https://www.ispionline.it/sites/default/files/publicazioni/Greppi_2.pdf.
- (10) M. D'Alema, Kosovo. Gli italiani e la guerra, Mondadori, Milano, 1999.
- (11) S. Romano, Guida alla politica estera italiana. Da Badoglio ai giorni nostri, Rizzoli, Milano, 2004.
- (12) L. Dini, Fra Casa Bianca e Botteghe Oscure. Fatti e retroscena di una stagione alla Farnesina, Guerini e Associati, Milano, 2001.
- (13) M. Bucarelli, L'Italia e la crisi jugoslava di fine secolo (1991-1999), F. Botta, I. Garzia (a cura), in «Europa adriatica. Storia, relazioni, economia», Laterza, Roma-Bari, 2004.
- (14) Redazione di ISPI Online Publications (a cura), Tra Serbia e Kosovo è ancora «guerra delle targhe», 01/08/2022, <https://www.ispionline.it/it/publicazione/tra-serbia-e-kosovo-e-ancora-guerra-delle-targhe-35917>.
- (15) Si veda: https://www.difesa.it/OperazioniMilitari/op_intern_corso/KFOR/Pagine/default.aspx.
- (16) Belgrade-Pristina Dialogue: statement by the Spokeperson on the latest decision related to license plates, 29/10/2022, https://www.eeas.europa.eu/eeas/belgrade-pristina-dialogue-statement-spokesperson-latest-decision-related-license-plates_en.
- (17) Si veda: <https://balkaninsight.com/2022/11/05/serbs-stage-mass-resignation-from-kosovo-state-institutions>.
- (18) Comitato Parlamentare per la Sicurezza della Repubblica. Gli altri focolai europei: Transnistria, Kaliningrad, Balcani occidentali, Caucaso, in «Relazione sull'attività svolta dal 10 febbraio al 19 agosto 2022», pag.63, https://www.parlamento.it/application/xmanager/projects/parlamento/file/repository/commissioni/bicamerale/copasir18/Doc_XXXIV_n_12_bozza.pdf.
- (19) Ivi.
- (20) D. Santoro, I Balcani sono una bomba a orologeria, in «Il mare italiano e la guerra», n°8, 16/09/2022, <https://www.limesonline.com/cartaceo/i-balcani-sono-una-bomba-a-orologeria>.
- (21) Si veda: https://www.esercito.difesa.it/comunicazione/Pagine/Avvidendamento_comando_kfor.aspx.
- (22) Si veda: <http://documenti.camera.it/leg18/dossier/pdf/ES0107.pdf>.
- (23) Ministero della Difesa, Direttive per la politica militare nazionale, maggio 2022, pag. 38, https://www.difesa.it/Il_Ministro/Documents/Direttiva%20PMN%202022.pdf.

MARINE MILITARI



ITALIA

Firmato contratto la nuova nave idro-oceanografica (NIOM)

Il Direttore degli Armamenti navali (Navarm) del Segretariato Generale della Difesa e Direzione Nazionale degli Armamenti, ammiraglio ispettore capo Massimo Guma, e il direttore generale della divisione Navi Militari della Fincantieri, Dr. Dario Deste, hanno firmato il 22 dicembre il contratto per la progettazione, costruzione e fornitura di una nuova nave Idro-Oceanografica Maggiore (NIOM) e del relativo supporto logistico (*Integrated Logistic Support* e *Temporary Support*) per la durata di sei anni e l'opzione per ulteriori quattro. Destinata al rimpiazzo di nave *Magnaghi* (A 5303), la nuova unità verrà realizzata presso il cantiere integrato di Riva Trigoso-Muggiano e verrà consegnata nel 2026. L'appalto, da un valore complessivo di 284 milioni di euro, è stato aggiudicato alla società Fincantieri a seguito di una procedura di gara europea.

Tale progetto rappresenta per la Marina Militare la prima fase del programma di rinnovamento delle unità navali del «Servizio Idrografico» nazionale. Grazie altresì alle spiccate caratteristiche *dual use* e multidisciplinari della piattaforma, quest'ultima fornirà un efficace supporto alla comunità scientifica nazionale e internazionale, sia nel Mediterraneo che nella nuova frontiera artica.

Con una lunghezza di circa 110 metri e larghezza di circa 19, la nuova piattaforma sarà dotata di un sistema di posizionamento dinamico e di un sistema di propulsione integrato completamente elettrico, caratterizzato da basse emissioni in atmosfera, in modo da consentire la navigazione anche in aree di interesse protette o soggette a particolari restrizioni. Inoltre, impianti e attrezzature scientifiche permetteranno di operare in climi con temperature medie sino a -20°C , eseguire rilievi batimetrici, topografici e geodetici, acquisire dati idro-oceanografici e geofisici marini e meteorologici, oltre



Il Direttore degli Armamenti navali del Segretariato Generale della Difesa - Direzione Nazionale degli Armamenti, ammiraglio ispettore capo Massimo Guma, e il direttore generale della divisione Navi Militari della Fincantieri, Dr. Dario Deste, hanno siglato il 22 dicembre il contratto per la progettazione, costruzione e fornitura di una nuova nave Idro-Oceanografica Maggiore (NIOM) e del relativo supporto logistico (*Integrated Logistic Support* e *Temporary Support*) per la durata di sei anni e l'opzione per ulteriori quattro (Fincantieri).

che effettuare rilievi di anomalie magnetiche e condurre attività a supporto di operazioni di *Rapid Environmental Assessment* (REA), principalmente per compiti di controllo e protezione delle acque e infrastrutture subacquee d'interesse nazionale. Per svolgere queste attività, l'unità sarà dotata di un veicolo subacqueo autonomo (AUV, *Autonomous Underwater Vehicle*) in grado di operare a profondità superiori a 3000 metri nonché velivoli senza pilota aerei e di superficie. Dal punto di vista finanziario, il programma è il primo progetto della Difesa per il quale la Banca Europea degli Investimenti (BEI) ha messo a disposizione, sotto forma di prestito, risorse economiche e finanziarie in favore del ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), contribuendo in modo significativo alla crescita del settore «ambiente e cambiamenti climatici», considerato di interesse prioritario da parte delle Istituzioni comunitarie.

Nave Borsini (P 491) porta a termine la presenza 2022 nel Golfo di Guinea

Con il rientro del Pattugliatore d'altura *Comandante Borsini* (P 491) lo scorso 18 dicembre ad Augusta, termina per il 2022 la presenza della Marina Militare nel Golfo di Guinea, presenza che però riprenderà presto, a partire dal mese di gennaio 2023. A contribuire al raggiungimento degli obiettivi prefissati dall'«Operazione

Gabinia», primo fra tutti il contrasto del fenomeno della pirateria, sono state le fregate *Rizzo* e *Marceglia* e il Pattugliatore d'Altura *Comandante Borsini*, che si sono alternate in tre diverse rotazioni, raggiungendo oltre 230 giorni di navigazione e percorrendo oltre 40.000 mn. La Marina Militare ha così garantito la presenza e la sorveglianza in una zona considerata tra le più pericolose al mondo per la navigazione a causa del crescente numero di attacchi di pirateria ai danni del traffico mercantile marittimo ma, allo stesso tempo, di vitale importanza strategica per il paese e per il commercio internazionale.

Siglato il secondo emendamento al contratto «U-212 NFS»

Nell'ambito del programma «U-212 NFS» (Near Future Submarine) per lo sviluppo, la produzione e consegna di quattro sottomarini con sistema AIP di nuova generazione alla Marina Militare, l'agenzia OCCAR e Fincantieri hanno siglato il secondo emendamento al contratto iniziale. Quest'ultimo si concentra sulle condizioni commerciali e tecniche per la produzione di un terzo sottomarino NFS basato sul progetto dei precedenti battelli previsti dal programma. Oltre a quest'ultima attività, il nuovo emendamento contrattuale affronta anche l'implementazione di ulteriori progressi tecnologici per migliorare l'efficienza e le prestazioni



Con il rientro del Pattugliatore d'altura *COMANDANTE BORSINI* (P 491) lo scorso 18 dicembre ad Augusta, termina per il 2022 la presenza della Marina Militare nel Golfo di Guinea. Quest'ultima riprenderà presto, a partire dal mese di gennaio 2023.

dei sottomarini all'interno del dominio subacqueo. La consegna del terzo sottomarino («NFS 3») è prevista per la fine del 2030. Con riferimento al programma in essere, la fase di costruzione dello scafo pressurizzato del primo battello è ancora in corso e la Critical Design Review (CDR) sta giungendo alla fase conclusiva, soddisfacendo le esigenze del cliente e rispettando costi, tempi e prestazioni. La firma del terzo emendamento relativo al quarto battello è prevista per il 2023.

Rientro dagli Stati Uniti dei primi due «F-35B» con appontaggio sulla portaerei Cavour

Con il termine del dispiegamento per compiti addestrativi dei velivoli «F-35B Lightning II» della Marina Militare presso la Marine Corps Air Station di Beaufort (Carolina del Sud, Stati Uniti) nell'ambito del PIA (Pooling Implementing Arrangement) firmato nel 2018 dalla Difesa italiana e dall'US Marine Corps, i due caccia ivi dislocati hanno fatto rientro in Italia, grazie a un volo di trasferimento frutto di una stretta attività di cooperazione e coordinamento interforze tra la Marina e l'Aeronautica Militare. Quest'ultimo è stato eseguito

direttamente da Beaufort al ponte di volo della portaerei *Cavour*, con uno scalo tecnico presso l'aeroporto di Lajes (Arcipelago delle Azzorre). La trasvolata atlantica è stata infatti supportata da un velivolo rifornitore «KC-767» del 14° Stormo dell'Aeronautica Militare che ha risposto alle esigenze di trasporto logistico e di rifornimento in volo (eseguiti oltre 20 rifornimenti), da un velivolo «C-130J» della 46^a Brigata Aerea di Pisa e da un «P-72A» proveniente dal 41° Stormo di Sigonella che hanno assicurato le attività di Search and Rescue (SAR) durante la rotta di trasferimento. La cornice di sicurezza del personale e degli aeromobili è stata assicurata da un team di Fucilieri del 3° Reggimento della Brigata Marina San Marco. Con il rientro dei due velivoli dagli Stati Uniti, che sono appontati sulla portaerei *Cavour* il 16 dicembre e con l'imminente consegna del quarto velivolo alla Marina, l'Aviazione Navale prosegue la strada verso il raggiungimento, previsto per il 2024, della Initial Operational Capability (IOC) nell'impiego del velivolo di 5^a generazione dalla portaerei *Cavour* che rappresenta la massima espressione della capacità «expeditionary sea-based».



Con il termine del dispiegamento per compiti addestrativi dei velivoli «F-35B Lightning II» della Marina Militare presso la Marine Corps Air Station di Beaufort (Carolina del Sud) nell'ambito del PIA (Pooling Implementing Arrangement) firmato nel 2018 dalla Difesa italiana e dall'US Marine Corps, i due caccia ivi dislocati hanno fatto rientro in Italia.

Cambio al vertice del Comando Logistico della Marina

Con una cerimonia tenutasi il 15 dicembre presso il Quartier Generale Marina Militare di Napoli, si è tenuto l'avvicendamento al vertice dell'Alto Comando Logistico della Marina Militare. L'ammiraglio Salvatore Vitiello è subentrato all'ammiraglio ispettore capo Giuseppe Abbamonte. Presente alla cerimonia il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio di squadra Enrico Credendino, che ha sottolineato come «il Comando Logistico, pur essendo relativamente giovane nella sua attuale strutturazione, ha ereditato un prestigioso bagaglio di esperienze diventando uno dei tre pilastri su cui poggia la Forza armata», inoltre ha ricordato che «le tante sinergie attive con le istituzioni e altre realtà locali dimostrano come la Marina Militare non sia semplicemente al fianco della città, ma sia parte integrante del suo tessuto sociale».

Avvicendamento al Comando Interregionale Marittimo Sud

La suggestiva piazza d'Armi del Castello Aragonese di Taranto, ha fatto da scenario il 6 dicembre alla cerimonia di avvicendamento al Comando Interregionale Marittimo Sud tra l'ammiraglio di squadra Salvatore Vitiello (cedente) e l'ammiraglio di divisione Flavio Biaggi (subentrante), alla presenza del Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio di squadra Enrico Credendino, e delle massime autorità civili, militari e religiose della città.

INTERNAZIONALE

Attuazione del progetto EPC

La Commissione europea ha firmato il 14 dicembre gli accordi di contribuzione con l'Agenzia Europea per la Difesa (EDA) e l'Organizzazione per la cooperazione congiunta in materia di armamenti (OCCAR) per assicurare e delegare, secondo quanto riportato dalla comunicazione congiunta, «l'attuazione, in regime di gestione indiretta, di quattro progetti di Difesa strategica che sono stati selezionati nell'ambito del Fondo Europeo per la Difesa o EDF (European Defence Fund) 2021». Fra questi vi è il progetto EPC (European Patrol Corvette) o MMPC (Modular Multirole Patrol Cor-

vette) assegnato all'OCCAR che si concentrerà sulla fase di progettazione iniziale o base della nuova piattaforma. Il coordinamento del programma, della durata di 24 mesi, è stato affidato alla *joint-venture* italo-francese Naviris e vede quindi la partecipazione di Fincantieri e Naval Group, a cui s'aggiungono Navantia per la Spagna, nonché società greche, danesi e norvegese.

Dynamic Guard 22-2: focus sulla guerra elettronica

L'SNMG 2 (Standing NATO Maritime Group Two) ha partecipato dal 20 al 25 novembre all'esercitazione semestrale «NATO Dynamic Guard 22-2» nel Golfo di Taranto. Si tratta di un'esercitazione di guerra elettronica che fornisce addestramento tattico alla NATO Response Force e alle unità nazionali alleate. Il suo scopo è consentire alle unità assegnate agli SNMG di mantenere i livelli richiesti di competenza nella guerra elettronica e nella difesa missilistica anti-nave. «Dynamic Guard» è guidata dal NATO Allied Maritime Command (MARCOM) e supportata dal NATO Joint Electronic Warfare Core Staff (JEWCS). Si tiene due volte all'anno, con una edizione nell'area del Nord Atlantico e una nel mar Mediterraneo. Diverse navi dell'SNMG2 hanno preso parte all'esercitazione, tra cui il caccia lanciamissili *Forrest Sherman* (DDG 98), la fregata spagnola *Cristobal Colon* (F 105) e la fregata della Marina italiana *Alpino* (F 594). All'esercitazione hanno partecipato anche il rifornitore della Marina Militare *Stromboli* (A 5327) e l'unità da trasporto anfibio *Albion* (L14) della Royal Navy.



ARABIA SAUDITA

Consegnata la terza corvetta classe «Al Jubail»

Il gruppo Navantia ha consegnato alla Marina Saudita la terza delle corvette classe «Al Jubail» lo scorso 4 dicembre presso il sito cantieristico di Navantia a San Ferdinando (Cadice). Si tratta dell'unità *Hail* (832), che sarà seguita dalle ultime due unità della classe, la cui consegna avverrà in Arabia Saudita. Alla cerimonia ha partecipato fra le diverse personalità militari e civili, il comandante in capo della Marina Saudita, l'ammiraglio Fahad Bin Abdullah Al-Ghofaily e il ministro dell'Industria spagnolo, Reyes Maroto. Si tratta della



La Marina Saudita ha preso in carico dal gruppo Navantia la corvetta *HAIL* (832), terza unità della classe «Al Jubail» lo scorso 4 dicembre presso il sito cantieristico di Navantia a San Ferdinando (Cadice) (Navantia).

consegna da parte del gruppo Navantia della terza unità della classe in un anno, grazie al supporto della Marina Spagnola.

AUSTRALIA

Nuovi missili antinave NSM per la RAN

Il Dipartimento della Difesa australiano ha annunciato il 5 gennaio di aver assegnato al gruppo norvegese Kongsberg Defence & Aerospace un contratto di valore non divulgato per l'acquisizione di un numero non precisato di missili antinave NSM (Naval Strike



Il Dipartimento della Difesa australiano ha annunciato il 5 gennaio di aver assegnato al gruppo norvegese Kongsberg Defence & Aerospace un contratto per l'acquisizione di un numero non precisato di missili antinave NSM (Naval Strike Missile) (Kongsberg).

Missile) nell'ambito del programma «Project SEA 1300». Quest'ultimo è destinato al rimpiazzo dei missili Harpoon con un nuovo sistema d'arma che sarà utilizzato dalle fregate classe «Anzac» e dai caccia lanciamissili classe «Hobart».

BANGLADESH

Nuove unità tipo LCT

La società canadese Var Marine del gruppo Financier ha annunciato lo scorso fine novembre di aver ricevuto dal ministero della Difesa del Bangladesh, un contratto di valore non precisato per la progettazione di tre nuove unità da trasporto e sbarco tipo LCT (Landing Craft Tank) da 70 m. destinate a essere realizzate dai locali cantieri Khulna Shipyard. Basate sul progetto dell'unità serie «Vard 7 507 Landing Craft», queste navi sono destinate a operare nel Golfo del Bengala per assolvere a missioni in tempo di guerra e di pace lungo la costa da Chattogram a St Martins e Mongla. Le navi sono progettate principalmente per lo svolgimento di operazioni anfibe nelle zone costiere del Bangladesh e per il trasporto di forze da sbarco, carri armati, attrezzature e rifornimenti. Quali missioni secondarie, in tempo di pace, verranno utilizzate per operazioni di soccorso e in caso di calamità all'interno del Bangladesh e nelle aree adiacenti lungo la costa del Golfo del Bengala.

BELGIO

Procede il programma congiunto belga/olandese per le unità MCM

La prima delle unità destinate a essere realizzate nell'ambito del programma congiunto belga/olandese rMCM ha registrato il recente completamento dello scafo presso il cantiere Pirou di Concarneau in vista del successivo varo e completamento dell'allestimento con inizio delle prove di piattaforma in porto nell'ottobre di quest'anno. L'unità capoclasse *Oostende* (M 940) destinata alla Marina belga è previsto venga consegnata alla fine del 2024 presso la base navale di Zeebrugge. La seconda unità battezzata *Vlissingen* (M 840) è destinata a entrare in servizio con la Marina olandese. La base navale di Zeebrugge ospiterà tutte e 12 le unità destinate a entrambi le Marine in misura di sei unità per ciascuna Forza armata.

**CANADA**

Varo tecnico per quarto AOPS

Nell'ambito del programma per la fornitura dei quattro pattugliatori d'altura artici o AOPS (Arctic Offshore Patrol Ship) classe «Harry DeWolf» alla Royal Canadian Navy, i cantieri Irving Shipbuilding di Halifax hanno portato a termine il varo tecnico della quarta unità della classe. Si tratta dell'AOPS *William Hall* (433), impostato nel febbraio 2021 e destinato a essere consegnato entro fine anno.



L'unità *WILLIAM HALL* (433), l'ultima dei quattro pattugliatori d'altura artici o AOPS (Arctic Offshore Patrol Ship) classe «Harry DeWolf» è stata varata presso i cantieri Irving Shipbuilding di Halifax (Royal Canadian Navy).

Nuova suite MCM per la RCN

Il Dipartimento della Difesa canadese australiano ha assegnato alla società canadese Kraken Robotics del gruppo Ocean un contratto per la fornitura di sistemi contromisure mine comprendenti sistemi subacquei autonomi (AUV, Autonomous Underwater Vehicle) e a controllo remoto di diverso tipo unitamente a servizi di supporto e pezzi di rispetto. Secondo quanto comunicato, il programma vede la società Kraken Robotics quale capocommessa destinata a fornire AUV HII «REMUS» consegnati dalla società canadese Kongsberg Maritime Canada ed equipaggiati con sonar ad apertura sintetica e scansione laterale ad alta risoluzione «AquaPix» della stessa Kraken Robotics nonché veicoli a controllo remoto tkMS Canada «Sea Fox». Il



Il Dipartimento della Difesa canadese ha assegnato alla società Kraken Robotics del gruppo Ocean un contratto per la fornitura di sistemi contromisure mine comprendenti sistemi subacquei autonomi (AUV, Autonomous Underwater Vehicle) e a controllo remoto di diverso tipo unitamente a servizi di supporto e pezzi di rispetto (Kraken Robotics).

tutto gestito attraverso moduli containerizzati di comando e controllo nonché destinati al lancio e recupero degli AUV, forniti dalla società SH Defence. In aggiunta a sistemi per l'addestramento computerizzati, il contratto comprende attività di supporto integrato per cinque anni, e opzioni per pezzi di rispetto, formazione e supporto tecnico. Qualora tutte le opzioni verranno esercitate, il contratto supererà i 50 milioni di dollari canadesi, di cui 40 per i veicoli e sistemi di comando e controllo e 10 per il supporto.

**COREA DEL SUD**

HII riceve contratto per terzo caccia tipo «KDX III batch II»

Il gruppo cantieristico HHI (Hyundai Heavy Industries) ha ricevuto il 13 dicembre scorso un contratto di circa 670 miliardi di won (circa 501 milioni di euro) per la fornitura della terza unità tipo «KDX III Batch II» classe «Jeongjo il Grande». Grazie a tale accordo, quando le tre unità della classe appena citata entreranno in servizio — inizio 2030 — la Marina della Corea del Sud disporrà di sei unità equipaggiate con il sistema per la difesa aerea imbarcata Aegis. Rispetto alle tre unità della precedente classe «Sejong il Grande», le navi tipo «KDX III Batch II» disporranno di un dislocamento maggiorato a 8200 tonnellate, una lunghezza e larghezza rispettivamente di 170 e 21,4 metri e di un



Il gruppo cantieristico HHI (Hyundai Heavy Industries) ha ricevuto il 13 dicembre scorso un contratto di circa 670 miliardi di won (circa 501 milioni di euro) per la fornitura della terza unità tipo «KDX III Batch II» classe «Jeongjo il Grande» (Hyundai Heavy Industries).

sistema di combattimento equipaggiato con i sistemi missilistici per la difesa aerea Raytheon «Standard Missile 6» (SM 6).

EMIRATI ARABI UNITI Taglio lamiera per primo OPV

Con una cerimonia tenutasi lo scorso 12 dicembre presso i cantieri Abu Dhabi Ship Building (ADSB) del gruppo Edge, è stato celebrato il taglio della prima lamiera per l'unità capoclasse tipo OPV classe «Falaj-3». Realizzate su progetto del gruppo Singapore ST Engineering nell'ambito del programma per la realizzazione di quattro navi assegnato al cantiere ADSB dal ministero della Difesa degli Emirati nel maggio 2021, le nuove unità avranno un dislocamento di 641 t. a pieno carico, una lunghezza e larghezza rispettivamente di 60 e 9.5 m. e disporranno di un sistema propulsivo incentrato su quattro motori diesel associati ad altrettanti assi, contribuendo a sviluppare una velocità massima di 27 nodi e un'autonomia di 2.000 miglia a 16 nodi. Secondo quanto riportato dalla stampa specializzata e non confermato dalle società fornitrici, il sistema di combattimento è basato sul Command Management System (CMS) «Athena C Mk 2» di Leonardo che gestirà una suite per le comunicazioni Rohde & Schwarz NAVICS e il sistema gestione data link (MDLP, Multi Data Link Processor) di Leonardo nonché un pacchetto di sensori comprendente un radar 3D

Leonardo «Kronos Naval High Power» (HP), nonché un interrogatore e un transponder IFF rispettivamente «SIR-M-C EVO» e «M-428», anch'essi del medesimo gruppo, una suite per la guerra elettronica RESM/CESM del gruppo Elettronica accoppiata a sistemi di lancio per decoy Rheinmetall Defence MASS (Multi Ammunition Softkill System). A questi s'aggiunge una direzione del tiro per l'armamento cannoniero «NA-30S Mk2» di Leonardo e secondo alcune fonti ben informate il sistema elettro-ottico EODS per la direzione del tiro del sistema missilistico lancia-e-dimentica Halcon LOGIR (Low-cost Guided Imaging seeker). L'armamento comprende un cannone Leonardo OTO «Super Rapido» da 76/62 mm che sempre secondo fonti ben informate sarà in configurazione «Strales» con munizionamento guidato DART per la difesa contro minacce missilistiche antinave e asimmetriche, due lanciatori binati per missili antinave MBDA «Exocet MM 40 Block 3», un sistema Raytheon «Mk 49 RAM» per la difesa aerea con missili «RIM-116 Block 1A/2 RAM» nonché un sistema per la difesa ravvicinata Halcon LOGIR con sistema di lancio per missili lancia-e-dimentica destinati alla difesa contro minacce multiple di superficie, due impianti a controllo remoto da 30 mm identificati come forniti dalla società australiana EOS e due sistemi senza a controllo remoto da 12.7 mm.



Con una cerimonia tenutasi lo scorso 12 dicembre presso i cantieri Abu Dhabi Ship Building (ADSB) del gruppo Edge, è stato celebrato il taglio della prima lamiera per l'unità capoclasse da pattugliamento classe «Falaj-3» (IDEX/NAVDEX).



FILIPPINE

Consegna le prime due unità veloci Shaldag V

Le prime due di nove unità veloci d'attacco «Shaldag Mk V» fornite dai cantieri israeliani Israel Shipyards sono state immesse in servizio con la Marina delle Filippine lo scorso 29 novembre nel corso di una cerimonia tenutasi presso installazioni militari a Manila. Con una lunghezza e larghezza massima rispettivamente di 32,6 e 6,2 metri, un dislocamento di circa 95 t. e un sistema propulsivo in grado di assicurare una velocità massima di oltre 40 nodi nonché un'autonomia di 1000 nm a 12 nodi, le nove unità in fase di fornitura hanno un sistema di gestione del combattimento o CMS di Elbit Systems, sistemi per le comunicazioni interne ed esterne della società SeaCom nonché data link BNET, a cui s'aggiunge una direzione del tiro non meglio identificata e un armamento incentrato su di un affusto a controllo remoto «Typhoon» da 30 mm e due «Mini-Typhoon» da 12.7 mm. Un numero imprecisato di unità sarà anche equipaggiato con un lanciatore per missili Rafael «Naval Spike» per l'ingaggio di bersagli di superficie e costieri.



FRANCIA

Primo dispiegamento operativo per l'SSN Suffren

Il ministero della Difesa francese ha annunciato che il sottomarino d'attacco a propulsione nucleare *Suffren* e il suo equipaggio blu hanno completato con successo il primo dispiegamento operativo. Quest'ultimo è avvenuto nell'ambito della missione «Antares» che ha visto il gruppo navale francese «Task Force 473» incentrato sulla portaerei francese *Charles de Gaulle* operare nel mar Mediterraneo e nell'Oceano Indiano fra novembre 2022 e gennaio di quest'anno. Sotto il controllo dello staff della «Task Force 473», il battello *Suffren* ha validato la sua capacità di condurre attacchi contro bersagli terrestri con i missili da crociera MBDA MdcN (Missile De Croisière Naval) in coordinamento con gli altri assetti del gruppo, in particolare le unità FREMM e i caccia «Rafale Marine» imbarcati. Nel corso delle operazioni, il battello ha effettuato uno scalo presso la base navale di Souda Bay in Grecia alla fine dell'anno affinché l'equipaggio potesse rincontrare

i familiari e far rientro in Francia dove viene sottoposto a lavori di manutenzione annuali. Nel corso dell'attività finora portata a termine e successiva alle attività di *dry-dock* (per manutenzione) nell'aprile 2023, prima della sua entrata in linea nel successivo mese di giugno, il *Suffren* ha completato tre cicli con i due equipaggi, rimanendo operativo per 240 giorni, di cui 190 in mare.



GERMANIA

Sistemi «Lion Fish Top» per fregate «F-126»

Il gruppo Leonardo ha annunciato lo scorso 22 dicembre di essere stato selezionato e assegnato un contratto per la fornitura dei sistemi d'arma a controllo remoto della famiglia «Lion Fish» nella versione «Top» con arma da 12.7 mm per equipaggiare le nuove fregate «F-126». Ciascuna fregata verrà equipaggiata con due sistemi a cui s'aggiunge l'opzione per un'ulteriore coppia, nonché la fornitura di simulatori per l'addestramento degli equipaggi, attività di manutenzione e supporto logistico. Interamente progettata da Leonardo, la versione «Top» si caratterizza per un affusto con design a ridotta segnatura radar e sistema di tiro completamente stabilizzato in elevazione e azimuth con optronica installata sotto il sistema d'arma. Con un peso inferiore a 300 kg, elevate velocità di puntamento e un magazzino munizioni per 400 colpi pronti all'impiego, la torretta «Lion Fish Top» ha un rateo di fuoco a colpo singolo, 300 colpi e da 485 a 635 colpi al minuto. Con una portata massima di 1500 m, il sistema si



Il gruppo Leonardo ha annunciato di essere stato selezionato ed assegnato un contratto per la fornitura dei sistemi d'arma a controllo remoto della famiglia «Lion Fish» nella versione «Top» con arma da 12.7 mm per equipaggiare le nuove fregate «F-126» (Leonardo).

caratterizza per la capacità di operare anche a cortissime distanze. Efficacia e precisione anche a grandi distanze sono garantite dall'utilizzo di un sensore a infrarossi non raffreddato, o opzionalmente raffreddato (selezionato per «F-126»), integrato nel sistema elettro-ottico «Mini Colibrì» di Leonardo, comune a tutta la famiglia. Il sistema è in grado di calcolare autonomamente la soluzione di sparo e ingaggiare minacce in rapido movimento, manovra ed estremamente ravvicinate, anche se installate su piattaforme ad alta velocità, grazie a un sistema di tracciamento automatico ad alte prestazioni.



La Royal Navy ha assegnato alla società britannica MSubs di Plymouth un contratto del valore di 15,4 milioni di sterline per il primo sottomarino senza equipaggio. Denominato «Cetus» e classificato come XLUUV (Extra Large Unmanned Underwater Vehicle), la nuova piattaforma subacquea verrà consegnata, secondo i piani del ministero della Difesa britannico, alla Royal Navy tra due anni (Royal Navy).

GIAPPONE

Nuovi sviluppi per il programma delle fregate classe «Mogami»

Con una cerimonia tenutasi presso i cantieri Mitsubishi Heavy Industries (MHI) di Nagasaki lo scorso 16 dicembre è stata consegnata alla JMSDF (Japanese Maritime Self Defence Forces) la terza fregata classe «Mogami». Si tratta dell'unità *Noshiro* (FFM 3), consegnata diciotto mesi dopo il varo avvenuto nel giugno 2021 e l'impostazione nel luglio 2020. Il giorno 21 sempre presso i medesimi cantieri è stata la volta del varo della sesta unità. Si tratta della fregata battezzata *Agano*, che continuerà nell'allestimento e nelle prove per la sua consegna ed entrata in servizio alla fine del 2023, inizio 2024.

GRAN BRETAGNA

Assegnato contratto per LUUV

La Royal Navy ha assegnato alla società britannica MSubs di Plymouth un contratto del valore di 15,4 milioni di sterline per il primo sottomarino senza equipaggio. Denominato «Cetus» e classificato come XLUUV (Extra Large Unmanned Underwater Vehicle), la nuova piattaforma subacquea verrà consegnata, secondo i piani del ministero della Difesa britannico, alla Royal Navy tra due anni e «migliorerà ulteriormente la capacità della Gran Bretagna di proteggere le infrastrutture nazionali critiche e monitorare l'attività sottomarina», secondo quanto riportato in occasione dell'assegnazione del contratto. Il progetto «Cetus», che prende il nome da un mostro marino mitologico, è il primo passo, nello sviluppo

di un sottomarino autonomo operativo che lavorerà fianco a fianco con i sottomarini con equipaggio, comprese i battelli classe «Astute» e i loro successori, o indipendentemente. Con una lunghezza e diametro rispettivamente di 12 e 2,2 m, e un peso di 17 t, la piattaforma «Cetus» sarà in grado di raggiungere una profondità operativa di 400 metri, superiore a quella dell'attuale flotta sottomarina, e di coprire fino a 1.000 miglia in una singola missione. Il nuovo XLUUV disporrà di un sistema propulsivo a batterie, il che significa che la sua portata effettiva può essere aumentata installando batterie aggiuntive. Ciò grazie a un design modulare, con una sezione opzionale che può essere aggiunta per raddoppiare la capacità della nave. Le dimensioni della nuova piattaforma ne consentono il trasporto all'interno di un container da 40' per operare con tutte le navi della flotta della Royal Navy e con quelle alleati. Il contratto è finanziato dal programma «Anti-Submarine Warfare Spearhead», gestito dal Develop Directorate della Royal Navy, con sede a Portsmouth. La nave sarà consegnata attraverso la Submarine Delivery Agency di Bristol ed è l'ultima di una serie di programmi nel settore della subacquea che viene portato in vita per affrontare le minacce del prossimo decennio.

INDIA

Entrano in servizio nuovo sottomarino e caccia lanciamissili

Con una cerimonia tenutasi lo scorso 18 dicembre presso l'arsenale di Mumbai alla presenza del ministro della Difesa Rajnath Singh, è entrato in servizio con la

Marina indiana, il secondo caccia lanciamissili «Progetto 15B», classe «Visakhapatnam». Si tratta dell'unità *Mormugao* (D 67) progettata internamente dalla Marina e costruita presso i cantieri Mazagon Dock Limited (MDL) di Mumbai. Il 21 dicembre è stata la volta della consegna del quinto sottomarino tipo «Scorpene» classe «Kalvari». Si tratta del battello *Vagir*, che è destinato a entrare in linea con la Marina indiana il 23 gennaio ed è stato completamente realizzato in India. La sesta unità battezzata *Vagsheer* è stata varata nell'aprile 2022 ed è destinata ad iniziare le prove in mare nel 2023 ed essere consegnato nel 2024.



NUOVA ZELANDA

Consegnato il primo velivolo ASuW/ASW «P-8A»

Con una cerimonia tenutasi presso Seattle lo scorso 7 dicembre, il gruppo Boeing ha consegnato al ministero della Difesa Neozelandese il primo di quattro velivoli ASuW/ASW «P-8A Poseidon». Le rimanenti piattaforme sono in avanzati stadi di produzione per una consegna entro la metà del 2023. Boeing ha assegnato il 13 dicembre un contratto a Lufthansa Technik per i servizi di supporto alla nuova flotta di velivoli «P-8» che andranno a rimpiazzare l'attuale componente di sei «P-3K2 Orion». Dopo la consegna, il primo velivolo «Poseidon» è arrivato in Nuova Zelanda lo stesso 13 dicembre presso la base aerea di Ohakea che disporrà delle infrastrutture per la gestione operativa e supporto della nuova componente di piattaforme ASuW/ASW.



Con una cerimonia tenutasi a Seattle lo scorso 7 dicembre, il gruppo Boeing ha consegnato al ministero della Difesa Neozelandese il primo di quattro velivoli ASuW/ASW «P-8A Poseidon» (ministero della Difesa neozelandese).



OLANDA

Scelto il sostituto dell'«Harpoon»

Il ministero della Difesa olandese ha annunciato lo scorso 12 dicembre la scelta del sistema missilistico antinave Kongsberg NSM (Naval Strike Missile) per il rimpiazzo del sistema «Harpoon». L'Olanda è così diventata l'undicesimo operatore dell'NSM dopo la Norvegia, Polonia, Malesia, Germania, Stati Uniti, Romania, Canada, Australia, Spagna e UK. L'NSM è destinato ad essere imbarcato sulle fregate classe «De Zeven Provinciën», con l'opzione per le future fregate ASW a cui s'aggiunge anche quella per le due fregate dello stesso tipo destinate al Belgio nell'ambito del programma d'acquisizione comune all'Olanda e che vede quest'ultima come capocommissa.



PAKISTAN

Impostazione della chiglia primo sottomarino classe «Hangor»

Con una cerimonia tenutasi lo scorso 24 dicembre presso i cantieri Karachi Shipyard & Engineering Works (KS&EW) di Karachi, è stata celebrata l'impostazione della chiglia per il primo sottomarino classe «Hangor» a essere realizzato in loco con il supporto dell'industria cantieristica e della difesa cinese. L'accordo tra i ministeri della Difesa del Pakistan e cinese prevede lo sviluppo e la consegna di otto sottomarini classi «Hangor», versione per l'esportazione del progetto di battello cinese «Tipo 039A/041». Di questi quattro unità sono in costruzione presso il cantiere Wuchang Shipbuilding Industry Group (WSIG) in Cina mentre i restanti quattro presso i cantieri KS&EW nell'ambito dell'accordo di trasferimento di tecnologia. I lavori per la costruzione del primo sottomarino in loco sono iniziati il 21 dicembre mentre contemporaneamente alla posa della chiglia di quest'ultima unità, presso lo stesso cantiere sono iniziati i lavori di costruzione del secondo sottomarino con il relativo taglio della prima lamiera.



QATAR

Consegna terza corvetta

Lo scorso 22 dicembre presso lo stabilimento di Fincantieri del Muggiano (La Spezia), si è svolta la cerimonia di consegna della corvetta lanciamissili *Al Khor*

(F 103), terza unità della classe «Al Zubarah» composta da quattro unità.

RUSSIA

Entrata in servizio di due unità di superficie ed un SSBN

Il Presidente Vladimir Putin e il ministro della Difesa russo Sergei Shoigu hanno preso parte lo scorso 29 dicembre via video alla messa in servizio di due unità di superficie e un sottomarino lanciamissili balistici a propulsione nucleare. Si tratta in quest'ultimo caso dell'unità *Generalissimus Suvorov* (K 553) sesta unità della classe «Borey», «Progetto 955» e terza della sottoclasse «Borey-A». Di queste unità, oggi quattro risultano in servizio con la Flotta del Pacifico, fra cui il *Generalissimus Suvorov* assegnato alla 25° divisione di base a Vilyuchinsk. Impostato nel dicembre 2014 presso i cantieri Sevmash di Severodvinsk, l'unità è stata varata nel gennaio 2022 e ha iniziato le prove a mare nel luglio scorso che hanno compreso il lancio del sistema missilistico nucleare intercontinentale «3M30 Bulava». Lo stesso giorno è stato varato l'unità della medesima classe *Emperor Aleksandr III*. Le due unità di superficie che hanno issato la bandiera della Federazione russa lo stesso giorno sono la settima unità contromisure mine classe «Alexandrit» «Progetto 12700», *Anatolij Shlemov* (651), costruita presso i cantieri Sredne Nevskiy vicino San Pietroburgo ed entrata in servizio con la Flotta del Pacifico e la decima corvetta «Progetto 21631» «Buyan-M». Si tratta dell'unità *Grad* (575), assegnata alla Flotta del Baltico e capace d'impiegare i missili da crociera contro bersagli terrestri «Kalibr 3M14» e antinave supersonici «3M55 Oniks».

Varo del sottomarino Velikiye Luki

Con una cerimonia tenutasi lo scorso 23 dicembre presso il cantiere dell'Ammiragliato di San Pietroburgo, è stato varato il terzo sommergibile «Progetto 677M», classe «Lada». Si tratta del battello *Velikiye Luki*, impostato nel marzo 2015 e caratterizzato da sistemi di bordo migliorati rispetto al capoclasse St. Petersburg, e introdotti a seguito delle prove a cui è stato sottoposto quest'ultimo. Alla classe appartengono altri



Con una cerimonia tenutasi lo scorso 23 dicembre presso il cantiere dell'Ammiragliato di San Pietroburgo, è stato varato il sommergibile *VELIKIYE LUKI* (B 587), terzo della classe «Lada» e «Progetto 677M» (Cantiere dell'Ammiragliato).

due battelli, *Volodga* e *Yaroslavl*, impostati insieme nel giugno 2022.

SINGAPORE

Varati due sottomarini Tipo 218SG classe «Invincible»

Il primo Ministro di Singapore Lee Hsien Loong e il Cancelliere tedesco Olaf Scholz hanno preso parte lo scorso 13 dicembre alla cerimonia del varo contemporaneo del secondo e terzo battello Tipo 218SG classe «Invincible» presso i cantieri thyssenkrupp Marine Systems (tkMS) di Kiel. Si tratta rispettivamente delle unità *Impeccable* e *Illustrious* che hanno avuto come



Il Primo ministro di Singapore Lee Hsien Loong e il Cancelliere tedesco Olaf Scholz hanno preso parte il 13 dicembre alla cerimonia del varo contemporaneo del secondo e terzo battello Tipo 218SG classe «Invincible» presso i cantieri thyssenkrupp Marine Systems (tkMS) di Kiel (tkMS).

madrina la moglie del primo Ministro di Singapore, Ho Ching. Con un dislocamento di circa 2000 t, una lunghezza di circa 70 m. e un sistema propulsivo indipendente dall'aria (AIP, Air Independent Propulsion), i due battelli di una classe di quattro, hanno iniziato un'intensa campagna di prove che dovrebbe portare alla loro consegna a partire dal 2023.



STATI UNITI

Completate le prove di cantiere del caccia Jack H. Lucas (DDG 125)

L'US Naval Sea Systems Command (NAVSEA) ha annunciato che i cantieri Ingalls Shipbuilding del gruppo HII (Huntington Ingalls Industries) hanno completato con successo il 15 dicembre le prove di cantiere sul primo caccia lanciamissili classe «Arleigh Burke Flight III». Si tratta del caccia *Jack H. Lucas*, settantacinquesimo unità della classe e primo della versione «Flight III» che si caratterizza per l'adozione del radar di nuova generazione Raytheon «AN/SPY-6(V)1» AMDR (Air and Missile Defense Radar) nonché del sistema «AEGIS Baseline 10» e una nuova suite di sistemi di supporto, fra cui nuovi impianti per la produzione elettrica e il raffreddamento nonché la gestione dei sistemi di piattaforma e nuovi accorgimenti per la sicurezza, a cui s'aggiungono modifiche allo scafo di diversa natura per facilitare l'adozione di nuove tecnologie e migliorare le prestazioni del medesimo.



L'US NAVSEA ha annunciato che i cantieri Ingalls Shipbuilding del gruppo HII (Huntington Ingalls Industries) hanno completato con successo il 15 dicembre le prove di cantiere sul caccia *JACK H. LUCAS* (DDG 125), primo della classe «Arleigh Burke Flight III» (HII).

Iniziata la costruzione dell'LHA Fallujah (LHA 9) ...

I cantieri Huntington Ingalls Shipbuilding hanno annunciato il 19 dicembre di aver lanciato l'attività costruttiva della nuova LHA *Fallujah* effettuando i tagli delle prime 100 t. di lamiera destinate alla costruzione. Si tratta della quarta LHA classe «America», che si caratterizza per l'adozione di un bacino allagabile per l'impiego di mezzi anfibi, LCAC e in futuro Ship-to-Shore Connector (SSC) nonché il mantenimento delle installazioni ed equipaggiamenti per l'impiego dei nuovi velivoli STOVL «F-35B», convertiplano «MV-22 Osprey» ed elicotteri «CH-53K» di nuova adozione.

... e del caccia Sam Nunn (DDG 133)

Procedo anche la costruzione dei caccia classe «Arleigh Burke Flight III» con l'inizio della produzione delle lamiere del caccia *Sam Nunn* che insieme alle unità *Jack H. Lucas* (DDG 125), *Ted Stevens* (DDG 128), *Jeremiah Denton* (DDG 129) e *George M. Neal* (DDG 131) è assegnato ai cantieri Huntington Ingalls Shipbuilding.

General Dynamics riceve fondi per futuri battelli classe «Columbia»

Con un contratto del valore di 5,1 miliardi di dollari assegnato ai cantieri General Dynamics Electric Boat il 21 dicembre che rappresenta una modifica e incremento del contratto quadro denominato Columbia In-



Con un contratto del valore di 5,1 mld di dollari assegnato il 21 dicembre ai cantieri General Dynamics Electric Boat, la US Navy ha finanziato l'acquisizione programmatica di componenti critici e materiale di supporto per la realizzazione di ulteriori cinque SSBN classe «Columbia» (General Dynamics Electric Boat).

tegrated Product and Process Development, la US Navy ha finanziato l'acquisizione programmata di componenti critici e materiale di supporto per la realizzazione di ulteriori cinque unità SSBN classe Columbia. Attualmente i cantieri Electric Boat sono coinvolti nella realizzazione dei battelli *District of Columbia* (SSBN 826) e *Winsconsin* (SSBN 827).

Impostazione della quarta rifornitrice di squadra classe «John Lewis»

Con una cerimonia tenutasi il 5 dicembre presso i cantieri General Dynamics NASSCO è stata impostata la futura rifornitrice di squadra *Robert F. Kennedy* (T-AO 208), quarta unità della classe «John Lewis».

Due UAV «XQ-58A Valkyrie» per la US Navy

Con un contratto assegnato dall'US DoD il 30 dicembre, la US Navy riceverà dalla società Kratos Unmanned Aerial Systems due velivoli senza pilota «XQ-58A Valkyrie», conosciuti per il loro ruolo di «loyal wingman». Le due macchine sono destinate a compiti di sperimentazione e valutazione a favore della Marina americana, il cui supporto è compreso nel contratto destinato al completamento nel settembre 2023.



SVEZIA

Ammodernamento dei cacciamine

L'agenzia svedese FMV per il procurement nel settore della Difesa ha assegnato al gruppo Saab un contratto per l'estensione della vita operativa delle prime due unità contromisure mine classe Koster, con opzioni per l'ammodernamento delle rimanenti tre unità della classe. In aggiunta ai sistemi MCM e alla piattaforma, il pacchetto di lavori a cui verranno sottoposte le due unità comprende anche l'installazione di un nuovo radar per la navigazione e miglioramenti al sistema di combattimento e sensori di superficie. Nate come unità MCM classe Landsort, tutte e cinque le navi sono state sottoposte ad ammodernamento a partire dal 2009 e la classe è stata rinominata Koster.

Consegna dei nuovi siluri leggeri «Torpedo 47»

Lo scorso 21 dicembre, la stessa agenzia svedese FMV ha annunciato di aver preso in carico dal gruppo Saab un primo lotto di esemplari del siluro leggero di nuova generazione «Torpedo 47». Sviluppato principalmente per l'impiego nel mar Baltico nell'ambito della lotta subacquea ma anche di superficie, il nuovo sistema d'arma si caratterizza per una propulsione con



Con un contratto assegnato dall'US DoD il 30 dicembre, la US Navy riceverà dalla società Kratos Unmanned Aerial Systems due velivoli senza pilota «XQ-58A Valkyrie», conosciuti per il loro ruolo di «loyal wingman» (Kratos Unmanned Aerial Systems).

motore elettrico e *pump jet* alimentati con batterie al litio (LiFePO4) in grado di assicurare una velocità massima di oltre 40 nodi ed una portata di oltre 20 km. Con una lunghezza di 2,85 m ed un diametro di 400 mm, il Torpedo 47 ha un sistema di guida acustico attivo-passivo completamente digitale con sistema di scambio dati mediante cavo. Il nuovo siluro verrà impiegato sia da unità di superficie, in particolare le corvette classe «Visby» sia da sottomarino, in quest'ultimo caso, due armi per ciascun tubo di lancio. In aggiunta alla Marina svedese, il nuovo sistema d'arma è stato acquistato anche da quella finlandese.



Lo scorso 21 dicembre, l'agenzia svedese FMV per il procurement ha annunciato di aver preso in carico dal gruppo Saab un primo lotto di esemplari del siluro leggero di nuova generazione «Torpedo 47» (Saab).

TURCHIA

Lancio missile da VLS di produzione nazionale

Il ministero della Difesa turco ha annunciato all'inizio di dicembre di aver completato con successo il primo lancio del sistema missilistico superficie-aria Roketsan «Hisar» con *seeker* a radio frequenza (RF) dal nuovo sistema di lancio verticale di produzione nazionale MIDLAS ((Milli Dikey Atm Lançer Sistemi - Sistema nazionale di lancio verticale). Sviluppato dallo stesso gruppo Roketsan e destinato a rimpiazzare il sistema americano «Mk 41» per contrastare le sanzioni imposte nel 2020, il nuovo VLS è destinato a entrare

in servizio con la Marina turca dopo essere stato integrato sulla fregata capoclasse *Istanbul* (F 515) («classe I»). Inizialmente destinato a lanciare missili superficie-aria «Hisar RF», il MIDLAS verrà certificato per missili superficie-aria «Siper Block 1», superficie-superficie ATMACA ed altri sistemi, secondo quanto dichiarato dalla società Roketsan.

Contratto per USV tipo «Ulaq»

I cantieri turchi Ares hanno annunciato a fine anno di aver ricevuto insieme alla società Meteksan un contratto di valore imprecisato dall'agenzia per il procurement della Difesa turca (SSB) per i veicoli senza pilota di superficie (USV, Unmanned Surface Vehicle) «Ulaq». Secondo quanto dichiarato dal cantiere, il contratto prevede la fornitura delle versioni ASuW e ASW dei medesimi USV, destinati a essere consegnati alla Marina turca nei mesi successivi. Gli USV «Ulaq» sono i primi USV a essere sviluppati dall'industria nazionale: dopo il completamento delle prove in mare nel gennaio 2022, è iniziata la produzione delle versioni



I cantieri turchi Ares hanno annunciato a fine anno di aver ricevuto insieme alla società Meteksan un contratto di valore imprecisato dall'agenzia per il procurement della Difesa turca (SSB) per i veicoli senza pilota di superficie (USV, Unmanned Surface Vehicle) «ULAQ» (Ares).

ASuW e protezione dei porti. I cantieri Ares hanno successivamente divulgato un video della versione ASW che si caratterizza per un sistema propulsivo di produzione nazionale ed un carico di missione specifico per la lotta antisom.

Luca Peruzzi

MARITTIMITÀ

C come Cartografia

I più giovani forse non hanno mai sentito parlare del viaggio avventuroso del Kon Tiki, una zattera ideata dall'esploratore e scrittore norvegese Thor Heyerdahl per dimostrare che la colonizzazione della Polinesia poteva essere avvenuta, in epoca precolombiana, da popolazioni provenienti dal Sud America con l'utilizzo di zattere alla deriva. L'imbarcazione fu costruita utilizzando materiali, metodi e tecnologie usate nella preistoria. Inizialmente i sei partecipanti alla spedizione, cinque norvegesi e uno svedese, si recarono in Perù per reperire i materiali necessari per la costruzione della zattera utilizzando il tenero e leggerissimo legno di balsa.

Sebbene portassero con loro radio e strumenti di navigazione moderni, l'imbarcazione non aveva nulla di moderno, ed era stata costruita basandosi sulle cronache scritte dai colonizzatori spagnoli. Il viaggio iniziò il 28 aprile 1947 e Heyerdahl e i cinque compagni di viaggio restarono in mare alla deriva delle correnti per ben 101 giorni, attraversando il Pacifico verso ovest sospinti dai venti e dalle correnti. Il 7 agosto del 1947 i navigatori si arenarono sulla barriera corallina di Raroia nell'arcipelago delle Isole Tuamotu. L'impresa ebbe un enorme successo mediatico seguito da libri e un documentario con l'aggiunta di filmati effettuati durante il viaggio commentati dai membri dell'equipaggio.

Thor Heyerdahl con il suo viaggio dimostrò che in epoche remote le popolazioni dal centro/sud america avevano potuto raggiungere le isole del Pacifico e

quindi colonizzarle. Rimasero però aperte molte domande. Come facevano questi popoli primitivi a navigare in un'area immensa come il Pacifico? Erano isolati o mantenevano contatti fra di loro? Quale erano le loro capacità nautiche?

Una scoperta straordinaria

Un geografo dello Smithsonian Museum, Doug Herman, ha recentemente scritto un interessante articolo sulla navigazione tradizionale dei Polinesiani che svela molti aspetti sconosciuti sulle capacità di quei popoli del mare di spostarsi nel vasto oceano e, sotto un certo spunto va a confutare la tesi quanto meno riduttiva di Thor Heyerdahl.

La ricerca degli studiosi si è basata sulle fonti antiche che hanno rivelato che gli abitanti del Pacifico non solo avevano conoscenze del moto delle stelle ma erano in grado, da tempi antichi, di navigare tra le isole seguendo rotte per lunghe distanze. Non si trattava quindi di spostamenti casuali di zattere alla deriva, in balia delle correnti, ma di vere e proprie capacità nautiche che con il «progresso» si erano perse. Nelle fonti storiche emerse che già nel XIII secolo i Tahitiani avevano nozioni elementari di navigazione che gli permettevano di percorrere grandi distanze. Inoltre, testimonianze archeologiche hanno dimostrato che navigatori delle isole di Tahiti si erano stabiliti alle isole Marchesi ancora prima. Non c'era quindi che un modo per poter rispondere a queste domande: ricercare fra le isole gli



ultimi depositari di tali scienze ed effettuare un viaggio fra le isole applicando le antiche conoscenze, senza l'ausilio di nessun strumento tecnologico moderno.

La testimonianza di Cook

Facciamo un passo indietro. Nel 1778 il capitano Cook, a bordo del H.M.S. Endeavour arrivò per primo alle isole Hawaii nell'ambito di una spedizione scientifica per tracciare il corso del pianeta Venere. Nella sua campagna si fermò a Tahiti dove conobbe un sacerdote locale, Tupaia, inviato a bordo come mediatore culturale. Tupaia era un esperto navigatore che si era trasferito a vivere a Tahiti, un'isola situata 2.500 miglia più a sud delle Hawaii, e fu arruolato per aiutarli a navigare in quei mari sconosciuti. Cook rimase sorpreso di vedere come Tupaia fosse in grado di conversare con gli abitanti delle isole che incontravano nelle loro stesse lingue e immaginò che doveva esserci una radice comune, un unico popolo che viveva in un grande oceano distribuito su isole lontane. Per identificarli Cook creò un nuovo termine, Polinesiani, il popolo delle «molte isole» che abitano il Pacifico dall'isola di Pasqua in Oriente alla Nuova Zelanda (Aotearoa) nel sud-ovest, fino alle Hawaii più a nord. Questi tre caposaldi definiscono quello che oggi viene definito il «Triangolo Polinesiano», la nazione più grande della Terra che conta più di 1.000 isole sparse su 16 milioni di miglia quadrate di Oceano.

Questa comunione linguistica dimostrava che quei popoli erano tutti legati fra loro da una antica radice co-

mune. Un concetto difficile da dimostrare in quanto essi, apparentemente, non avevano la tecnologia per poter navigare da un parte all'altro di quell'immenso oceano. La teoria di Cook fu accolta con scetticismo e anche Thor Heyerdahl rifiutò questa presunta eredità culturale pregressa sostenendo che la navigazione nel Pacifico si basava in gran parte sui venti del Pacifico che scorrono prevalentemente da est a ovest; per quanto sopra le loro imbarcazioni dovevano per forza spostarsi alla cieca, trasportate dalle correnti, toccando alla fine terra in qualche atollo dove poi si stabilivano creando delle nuove colonie. Questa teoria contrastava con la tradizione orale dei Polinesiani che riferivano di poter navigare contro vento ovvero da ovest verso est. Un'affermazione che era stata confermata dalle tracce comuni linguistiche e archeologiche descritte da Cook. Per i nativi polinesiani, la navigazione non era solo un'arte antica ma una pratica spirituale e scientifica. Ai navigatori polinesiani veniva richiesta una conoscenza profonda del cielo notturno e dei cambiamenti della latitudine celeste durante tutto l'arco dell'anno. Con questa conoscenza, le stelle costituivano di fatto una bussola stellare e un mezzo per determinare quella che nel mondo occidentale era chiamata latitudine. Voglio ricordare che il concetto di latitudine è un concetto moderno e in questo caso non va inteso come riferimento cartografico ma di «spostamento di direzione» verso il nord o verso il sud astronomico. In pratica sebbene un trasferimento casuale sarebbe stato possibile non avrebbe potuto spiegare i movimenti trans insulari di quei popoli.



I viaggi dell'Hōkūle'a

Nel 1976 la Polynesian Voyaging Society, un'associazione nata per studiare e perpetuare la scienza nautica tradizionale dei Polinesiani, organizzò il primo viaggio di Hōkūle'a, una grande canoa che doveva ripercorrere le rotte degli antichi con le loro tecniche.

Per poter navigare con le antiche conoscenze, la Polynesian Voyaging Society trovò forse l'ultimo navigatore tradizionale in grado di poter guidare l'Hōkūle'a senza alcun strumento moderno. Il suo nome era Mau Piailug, un marinaio di una piccola isola della Micronesia chiamata Satawal. Mau accettò di recarsi alle Hawaii e condurre la Hōkūle'a fino a Tahiti percorrendo il percorso inverso di quello effettuato da Cook. Nel 1978, Hōkūle'a ritentò nuovamente il viaggio per Tahiti ma la grande canoa, pesantemente caricata, si capovoltò a causa del mare in tempesta. Uno dei membri dell'equipaggio, Eddie Aikau, cercò invano di raggiungere la costa con una tavola da surf tradizionale per ottenere aiuto. Alla fine l'equipaggio fu salvato ma di lui non se ne seppe più nulla. Nel 1979, Mau tornò alle Hawaii per addestrare un nuovo navigatore sulle conoscenze degli antichi, Nainoa Thompson, e, nel 1980, Nainoa fu in grado di replicare il viaggio di Mau del 1976 navigando anche da Tahiti alle Hawaii.

Dopo questi viaggi, Hōkūle'a continuò a navigare sulla scia delle rotte degli antenati, compiendo un viaggio di due anni ad Aotearoa (1985-87) e un viaggio a Rapa Nui (1999), una delle isole più isolate sulla terra, nell'estremo sud-est del triangolo polinesiano. In ogni suo viaggio Hōkūle'a confermò come gli antenati fossero in grado di navigare attraverso l'oceano aperto, raggiungendo le isole dove volevano stabilirsi.

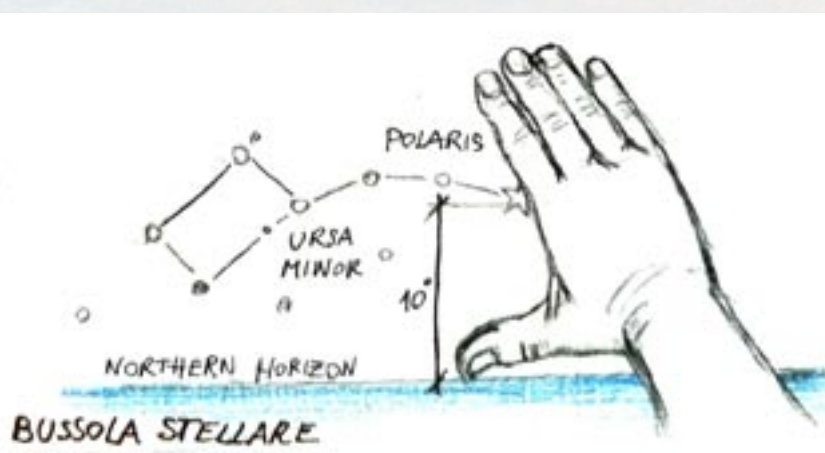
La navigazione degli antichi polinesiani

L'avventura del Hōkūle'a dimostrò l'efficacia di tecniche di navigazione degli antichi polinesiani, basate sulla posizione del sole e delle stelle per impostare la navigazione diurna e notturna, fornendo direzione e latitudine. Di particolare interesse apparì la tecnica della bussola stellare, un costrutto mentale e non tecnologico come la bussola occidentale. Nella bussola stellare l'orizzonte visivo è suddiviso in 32 «case» dove una casa è una parte dell'orizzonte dove risiede un corpo celeste. Ciascuna delle 32 case è separata da $11,25^\circ$ di arco per un cerchio completo di 360° .

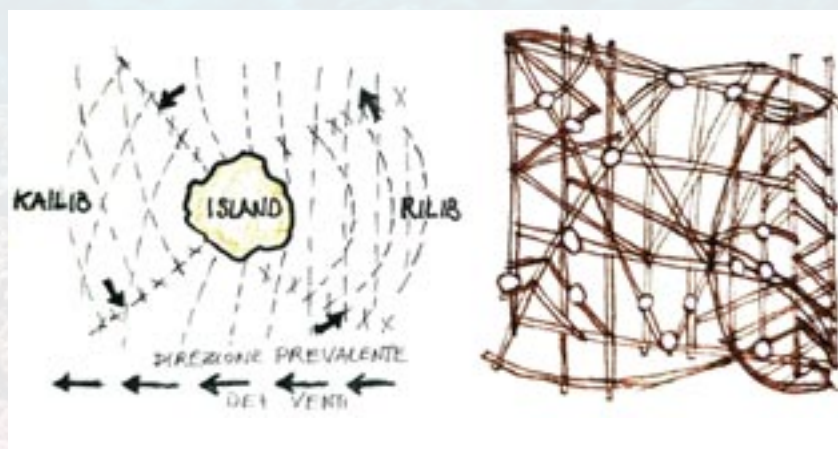
Il processo sembra apparentemente semplice ma, in realtà, richiede una grande esperienza. Il navigatore polinesiano identificava le stelle quando si in-



Le canoë Hōkūle'a (OIWI TV / Na'Alehu Anthony | Polynesian Voyaging Society).



La bussola stellare.



Zone d'ombra delle correnti.

nalzavano dall'orizzonte e memorizzava la loro posizione per trovare la direzione. Il suo riferimento più importante era la costellazione della Croce del Sud che, come la stella polare ha una direzione fissa indicando però il Sud. La sua forma richiama un aquilone dove l'allineamento della stella superiore, Kaulia/Gacrux, e di quella inferiore, Ka Mole Honua/Acrux, mostra la direzione meridionale. Come per la stella polare nell'emisfero nord, anche la Croce del Sud si alza man mano che ci si avvicina al polo sud. Alla latitudine delle Hawaii, la distanza dalla stella superiore alla stella inferiore è la stessa distanza da quella stella inferiore all'orizzonte, ed è di circa 6 gradi. Questa configurazione si verifica solo alla latitudine delle Hawaii.

Gli antichi navigatori conoscevano le direzioni dei treni d'onda e le usavano per navigare verso le isole; essi venivano a volte rappresentati con collane di cordicelle vegetali o bastoncini intrecciati. Il navigatore, sapendo che il vento genera le onde, analizzava la direzione delle onde deducendo a ritroso la rotta. Inoltre le caratteristiche delle onde fornivano valutazioni sulla vicinanza della costa. Su alcune isole polinesiane, furono realizzati dei grafici con bastoncini intrecciati e conchiglie (rappresentanti le isole) per insegnare sia le posizioni degli atolli sia le correnti e il moto ondoso.

La navigazione si affinava dopo il tramonto quando il navigatore osservava nuovamente la direzione delle onde e la riferiva al cielo stellato. Un metodo semplice e sicuramente non accurato ma che consentiva di navigare con delle direzioni sufficientemente costanti verso le isole.

Un altro aiuto per i navigatori polinesiani era la capacità di determinare, tramite l'incontro con alcune specie di uccelli, la vicinanza delle terre più vicine. Un'osservazione delle nuvole all'orizzonte al tramonto poteva aiutare a rivelare la presenza di nuove isole.

In sintesi, la sperimentazione del Hōkūle'a ridiede «dignità» alle capacità di navigazione di quei popoli del mare. Non si trattò quindi di scoperte più o meno casuali di isole con zattere alla deriva, come ipotizzato dagli esploratori del Kon Tiki, ma di navigazioni consapevoli, effettuate da esperti e attenti marinai che per millenni attraversarono l'oceano Pacifico colonizzando. Conoscenze nautiche antiche che forse erano note anche in Occidente ma che si persero nel tempo.

Andrea Mucedola

CHE COSA SCRIVONO GLI ALTRI

«Quand la Russie perdait la guerre de Crimée»

LE MONDE DIPLOMATIQUE, NOVEMBRE 2022

La guerra europea di Crimea (1853-56), un grande conflitto del diciannovesimo secolo, presenta più di un paradosso, scrive Marie Pierre Ray, docente di storia russa e sovietica presso l'Università di Parigi I Panthéon - Sorbonne. Il primo sono le tracce lasciate dal conflitto: in Francia come nel Regno Unito (e, aggiungiamo, nell'ex - Regno di Sardegna che partecipò alla guerra con l'invio di un corpo di spedizione di 18mila uomini, strumento della lungimirante politica cavouriana), hanno inciso la gloriosa memoria su monumenti, strade di più di una città e persino nella letteratura e nel cinema (vedi «quando la Crimea entrò nella storia e nelle vie d'Italia» in *geomagazine.it*). «Tuttavia, questa guerra fu gradualmente dimenticata dalle società e dagli stati occidentali, che tuttavia la vinsero a sostegno dell'Impero ottomano. Al contrario, la Russia e i russi, pur avendola persa, hanno conservato una memoria vibrante, incarnata in scritti letterari (come i 'Racconti di Sebastopoli' di Tolstoj), oggetti e monumenti funerari eretti agli eroi al culmine dei traumi subiti». Tramandato alla storia come la «guerra di Crimea», il conflitto invero non era limitato alla sola penisola. Si è giocato in uno spazio molto più ampio, nel delta del Danubio, nel Caucaso, in Asia ma anche nel Mar Baltico (isole Åland) e nel Mar Bianco fino alle isole Solovki a 160 km dal Circolo polare artico! Un altro paradosso: se è stata estremamente mortale (quasi 800.000 morti), solo una minoranza (240.000) degli uomini impegnati scomparve in combattimento, mentre il maggior numero fu vittima di tifo, colera (come lo stesso generale Alessandro La Marmora, ideatore del corpo dei Bersaglieri), dissenteria o scorbuto. Fu un conflitto «moderno»: il primo nella storia europea a essere fotografato da professionisti, essere co-

perto da reporter di guerra, dall'uso del telegrafo, dall'impegno di battelli a vapore e di nuove armi devastanti come i fucili rigati mentre, sotto il profilo umanitario, fecero la comparsa i primi ospedali da campo con infermiere, religiose e laiche. Infine nella stampa a grande tiratura, secondo gli standard dell'epoca, è stata coinvolta l'opinione pubblica come in nessun altro conflitto precedente. Ma è stato anche un conflitto «tradizionale», con i suoi combattimenti corpo a corpo con

la baionetta, con le sue interminabili operazioni di assedio (Balaclava, Kars, Sebastopoli), le sue trincee fangose e le sue epidemie. Sotto il profilo politico il conflitto affonda le proprie radici in una doppia rivalità, geopolitica e religiosa, in un complesso contesto che l'articolo approfondisce in dettaglio e che, di seguito, si può così riassumere. Da un lato le ambizioni geostrategiche dell'impero russo, che vuole arrogarsi a scapito della Sublime Porta, «il grande malato d'Oriente», sia verso i Balcani che gli Stretti turchi, «le chiavi di casa» nel lessico dello zar Nicola I. Dall'altro i

timori dell'impero del mare britannico per l'avvicinamento russo al Mediterraneo orientale ritenuto pericoloso per la sicurezza della Via delle Indie e con la Francia che vuole riconquistare il proprio prestigio nel Levante (il Medio Oriente dei nostri giorni) assumendo la protezione dei cattolici nei Luoghi Santi di fronte a quella pretesa dai russi sugli ortodossi sia in Palestina che nei Balcani. Il tutto con l'impero asburgico e la Prussia che si tengono in disparte. In altre parole assistiamo alla fine di quella Santa Alleanza sancita nel Congresso di Vienna in nome della stabilita europea sulle ceneri dell'impero napoleonico! La vittoria dell'Occidente, sancita dal trattato di Parigi del 30 marzo 1856, intervenuto nel conflitto in difesa della sovranità della Sublime Porta, sulle armate zariste (numerose, ma con uno scarso equipaggiamento, un inadeguato inquadramento e tecnicamente inferiori che mette in luce





gravi vulnerabilità — mentre — sul piano logistico in mancanza di una rete ferroviaria a sud di Mosca, l'approvvigionamento della Crimea con uomini e materiali, assicurato su strada, si dimostra incapace di soddisfare le necessità dei combattenti), marca il regresso e l'isolamento della Russia con la garanzia dell'integrità dell'impero ottomano e la neutralizzazione del Mar Nero. Ma l'isolamento della Russia, ripudiata per il momento dall'Occidente, non dura poi così a lungo tant'è che, con la ripresa del dialogo con la Francia, si arriva nel 1891-92 alla stipula dell'alleanza politico — militare tra i due paesi, corroborata di lì a poco *a latere* nel 1904 dall'*Intesa cordiale* franco — britannica sicché, nella crisi europea dell'estate 1914, i nemici di un tempo sono pronti a battersi insieme contro gli Imperi centrali e poi contro la stessa Sublime Porta.

«La nuova strategia del Pentagono»

IAI AFFARINTERNAZIONALI, 31 OTTOBRE 2022

Il Pentagono ha appena reso nota l'ultima versione non classificata della *Strategia di difesa nazionale* (testo integrale in <https://media.defense.gov/2022/Oct/27/2003103919/-1/-1/1/ARMS-CONTROLAND-NUCLEAR-NON-PROLIFERATION-NPR-FACT-SHEET.PDF>), il documento fondamentale che stabilisce le linee guida per il paese e le Forze armate a stelle e strisce, e non mancano alcune novità come sottolinea Stefano Silvestri nell'articolo in parola. La più interessante è una nuova classificazione delle minacce alle quali gli Stati Uniti devono far

fronte. «In questa nuova formulazione la Cina viene individuata come *l'unico vero rivale strategico degli Stati Uniti*: quello che ambisce a sostituirli al centro del sistema internazionale, a cominciare dagli spazi dell'Asia e del Pacifico. Questo rivale, nei prossimi anni, potrebbe essere anche l'unico in grado di sfidare la supremazia americana in campo economico e tecnologico. Esso quindi costituisce la *preoccupazione primaria del governo di Washington*». Secondo il dipartimento della Difesa infatti, in un quadro geopolitico non certo confortante, la Cina cerca di «minare le alleanze e i partenariati di sicurezza degli Stati Uniti nell'Indo-Pacifico», nonché potenziare le proprie capacità economiche e militari per «influenzare i propri vicini e di minacciare i loro interessi». La *retorica provocatoria* della Cina e le sue attività nei confronti di Taiwan sono «destabilizzanti», creano il rischio di «errori di calcolo», minacciando la pace e la stabilità. Si tratta di una parte del più ampio schema di destabilizzazione che Pechino porta avanti nel Mar Cinese orientale, nel Mar Cinese meridionale e lungo la Linea di controllo effettivo (Lac), la frontiera contesa tra Cina e India. Pechino «ha potenziato e modernizzato le forze armate in quasi ogni aspetto», cercando in maniera specifica di ridurre il vantaggio militare degli Stati Uniti. La Russia

invece non viene più considerata come «un vero rivale strategico», ma viene invece relegata al rango di «*acute threat*» (minaccia grave e imminente), «che verrebbe a significare qual-

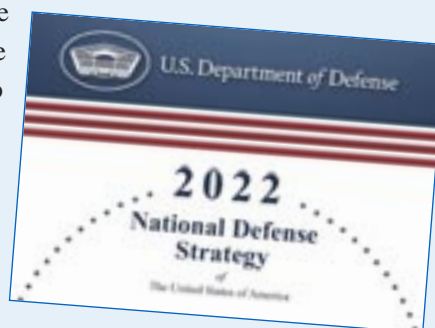




Immagine dell'incontro Xi - Biden del 14 novembre scorso a Bali a margine del G20, in un momento critico delle relazioni (ilpost.it).

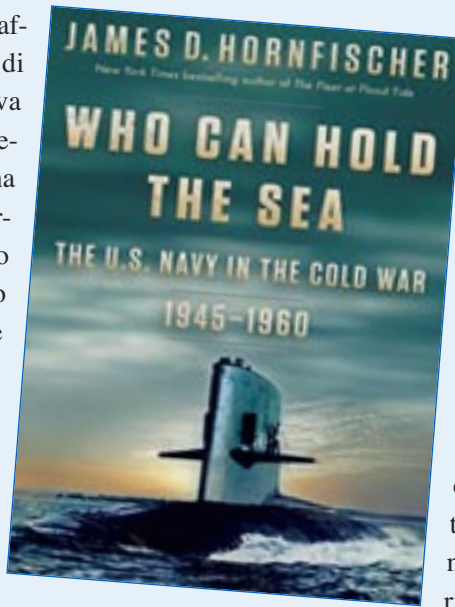
cosa di più forte e urgente rispetto alla formulazione tradizionale di *severe threat* (grave minaccia). Si tratta insomma di qualcosa di cui occuparsi subito, ma che negli anni dovrebbe essere destinata a diminuire, ed è comunque limitata al solo ambito militare». «Altre minacce» sono individuate poi nella Corea del Nord, l'Iran, e nelle grandi organizzazioni terroristiche e possono riguardare anche nuovi ambiti come lo spazio cibernetico. Al di là delle priorità militari di cui a lungo si parla in dettaglio nella SDN, a cominciare dal concetto chiave di «strategia integrata», utilizzare cioè tutti gli strumenti a disposizione del Dipartimento della Difesa «per garantire che i potenziali nemici comprendano la follia dell'attacco», ragion per cui le Forze armate dovranno lavorare in tutti i domini, teatri e spettri del conflitto senza soluzione di continuità con altre agenzie governative statunitensi, con gli alleati e i partner internazionali, nell'intento prioritario di scoraggiare eventuali aggressioni nemiche», l'attenzione dell'Autore si concentra, in un approccio multilaterale, sulle alleanze, nella convinzione che il loro l'apporto sia un fondamentale punto di forza che permette di mantenere a Washington l'attuale superiorità strategica, in particolare sui paesi dell'area dell'Asia e del Pacifico nonché sulle realtà multilaterali dell'*Aukus* e del *Quad*

(che includono anche l'India e il Regno Unito) anche se, si fa rilevare, «non viene però neanche citata la crescente attenzione che la Nato dedica a questo scacchiere. In pratica gli Stati Uniti sembrano ritenere, con qualche buona giustificazione, che i loro alleati del Pacifico e quelli dell'Atlantico abbiano un loro «ruolo regionale» ben chiaro e corrispondente alle loro capacità effettive, e che quindi eventuali ambizioni a più largo spettro, per quanto possano apparire lodevoli, non sono realmente rilevanti. E infatti, nel riconfermare il loro *bedrock commitment* (assoluto impegno) alla difesa collettiva nella Alleanza Atlantica, essi chiariscono anche che «il compito della Nato è quello di confrontare con la minaccia della Russia» e che a questo fine dovranno concentrarsi prioritariamente gli alleati europei. Non solo perché l'Europa si ritrova in prima linea, ma perché la Russia punta chiaramente, nella visione di Washington, ad assumere un ruolo egemonico su buona parte del continente europeo.

«Who Can Hold the Sea»

Dopo la resa del Giappone nel 1945, le navi americane passarono senza problemi all'enorme lavoro di portare a casa diversi milioni di soldati e a «mettere in naftalina» quasi 2.000 navi. Tuttavia, entro la fine

dell'anno, i leader navali dovettero affrontare una battaglia di vita o di morte, poiché il Congresso stava prendendo in considerazione un disegno di legge per unificare la Marina e l'Esercito sotto un'unica leadership. Che potesse risparmiare denaro e aumentare l'efficienza secondo tale proposta era poco confortante per gli ammiragli della Marina, certi che la Marina fosse stata e fosse la prima linea di difesa della nazione, sicché riuscì a persuadere il Congresso che doveva continuare a stare da sola. L'Autore del volume in esame ampiamente pubblicizzato dalla stampa statunitense (a cominciare da <https://nyjournalsofbooks.com> a wsj.com e goodreads.com), James D. Hornfischer, nell'ultimo dei suoi numerosi saggi di storia navale pubblicato prima della sua prematura scomparsa (tra i quali ricordiamo *Nep- tunc's Inferno*, *The U.S. Navy at Guadalcanal* e *The Fleet at flood tide. America at total war in the Pacific 1944-45*, purtroppo tutti pressoché sconosciuti in Italia), affrontando criticamente l'era spesso trascurata dalla fine della Seconda guerra mondiale a poco prima della presidenza Kennedy, si schiera subito dalla parte della Marina, sottolineando *apertis verbis* che «è stato il controllo del mare a rendere possibile ogni altra dimensione del potere nazionale. L'America era l'unica nazione ad avere questa capacità». La Marina, pur riprendendo la sua missione primaria di mantenere gli oceani aperti al commercio e mostrare la bandiera e rassicurando le nazioni europee, ancora sconvolte dalla distruzione della Seconda guerra mondiale, che gli Stati Uniti sarebbero stati al loro fianco mentre i sovietici installavano governi fantoccio in tutta l'Europa orientale e sostenevano un'insurrezione comunista in Grecia, doveva affrontare alcune delle sue più grandi sfide non dall'emergente stallo della Guerra Fredda con l'Unione Sovietica — sottolinea l'Autore — ma negli uffici di Washington, DC, durante le battaglie burocratiche sulla formazione del nuovo Dipartimento della Difesa e l'integrazione delle armi atomiche nell'arse-



nale e nella pianificazione della difesa degli Stati Uniti. La lotta tra l'Esercito, la Marina e la nuova Aeronautica indipendente, che portò alla famosa «Rivolta degli Ammiragli», sarebbe stata feroce e inesorabile, mentre ogni servizio cercava di definire il suo ruolo in un mondo in cui l'intera nozione di guerra veniva cambiata dalle armi atomiche. Gli argomenti sulle armi atomiche, che assunsero una nota più critica quando l'Unione Sovietica testò la propria bomba nel 1949 e la nuova guerra in Corea riportò la Marina alla ribalta di quella che sarebbe diventata una «guerra limitata all'ombra dell'annientamento nucleare». Coprendo la guerra di Corea in diversi magnifici capitoli, Hornfischer non solo racconta la storia eroica della 1ª Divisione dei Marines, che combatté disperatamente per uscire dal Bacino Scelto, ma si sofferma, oltre che sul blocco navale delle coste coreane, sulle storie avventurose dell'eroismo degli uomini-rana della Marina, che conducono *missions impossible* di sabotaggio al di là delle linee nemiche e del pesante coinvolgimento degli aviatori della Marina in missioni cruciali di supporto aereo alle truppe sul terreno. Infine, nessuna storia del periodo in questione sarebbe completa senza la storia delle «nuove tecnologie» che hanno plasmato la Marina, la prima delle quali è, naturalmente, l'energia nucleare con le vicende, in particolare, del «genio irascibile» dell'ammiraglio Hyman Rickover, il padre della nuova Marina Nucleare («who developed a reliable nuclear reactor that would fit in a normal ship's engine room») e dell'amm. Arleigh Burke («who decided in 1956 that all new submarines would be nuclear propelled»). Un rimpianto accompagna la fine del libro, come si esprime Jerry D. Lenaburg nella relativa recensione, cioè che una morte prematura abbia tolto a Hornfischer la possibilità di scrivere una trilogia sulla Marina durante la Guerra Fredda, «un'epoca pronta — a suo giudizio — per una storia narrativa ponderata».

Ezio Ferrante

RECENSIONI E SEGNALAZIONI



Gabriele NATALIZIA
e Andrea CARTENY
(a cura di)

**Come difendere l'ordine
liberale. La grand strategy
americana e il mutamento
internazionale**

Vita e pensiero
2022
pp. 202
Euro 20,00

«*Come difendere l'ordine liberale. La grand strategy americana e il mutamento internazionale*» costituisce il principale prodotto di un progetto di ricerca sulla politica estera degli Stati Uniti realizzato dal Centro Studi Geopolitica.info, in collaborazione con CEMAS Sapienza, UNINT - Università degli Studi internazionali di Roma, UNITELMA Sapienza e Centro Studi Italia-Canada e con il sostegno dell'Unità di Analisi, Programmazione, Statistica e Documentazione Storica del ministero degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale. Il volume, a cura del Prof. Gabriele Natalizia e del Prof. Andrea Carteny, vede la partecipazione di professori, ricercatori e dottorandi.

L'obiettivo principale del volume è di individuare i fattori materiali e immateriali che hanno portato alla formazione dell'attuale contesto politico-strategico all'interno del quale prende forma l'azione esterna degli Stati Uniti. Inoltre, il volume si prefigge lo scopo di comparare, in maniera diacronica e utilizzando la metodologia del *most-similar-case*, le scelte dell'amministrazione di Joe Biden con quelle dei suoi predecessori a partire dal periodo post-Guerra Fredda, facendo magistralmente emergere gli elementi di continuità e discontinuità che hanno caratterizzato le grand strategy delle diverse amministrazioni succedutesi nell'ultimo ventennio.

La figura degli Stati Uniti come garante del sistema internazionale ha cominciato a incrinarsi con la crisi finanziaria del 2008 che, unita al sostanziale fallimento di alcune operazioni militari e alla strategia di esportazione della democrazia, ha fatto emergere alcune vulnerabilità nell'immagine internazionale degli Stati Uniti. A un tale declino americano, si è aggiunto l'emergere delle po-

tenze di Cina e Russia che negli ultimi anni hanno conosciuto un'importante ascesa tanto sul piano economico — soprattutto la Repubblica Popolare Cinese — quanto su quello internazionale. A partire dagli anni Duemila, entrambe le potenze hanno portato avanti l'idea di una revisione dell'attuale ordine internazionale, considerato ormai obsoleto poiché ancora troppo caratterizzato da una mentalità da Guerra Fredda e impregnato di unilateralismo. All'interno del volume viene messo in risalto come tali questioni, già riscontrabili durante l'amministrazione Obama, e poi rese manifeste da quella Trump, abbiano suscitato, nelle diverse amministrazioni americane, preoccupazione per la minaccia nei confronti dell'ordine liberale internazionale.

Il capitolo iniziale del volume fornisce al lettore gli strumenti teorici necessari per comprendere le scelte alla base della formulazione dei concetti strategici di una superpotenza come gli Stati Uniti. Viene infatti posto l'accento sul cosiddetto «dilemma strategico» che deve affrontare una potenza egemonica in una situazione in cui la sua posizione venga sfidata su più fronti. Pertanto, vengono messe in risalto le due strade percorribili: da una parte la possibilità di fare concessioni allo sfidante principale, cercando di ammorbidire la sua postura. Dall'altra quella di fare concessioni agli avversari ritenuti «secondari», così da poter concentrare le proprie risorse nei confronti dell'antagonista principale.

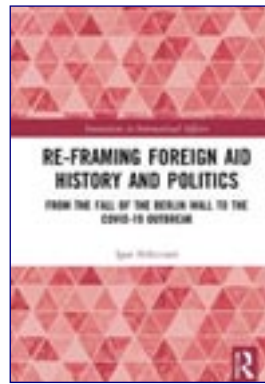
È da tali premesse che è partita l'amministrazione Biden per la formulazione dell'*Interim National Security Strategic Guidance*, il primo documento strategico prodotto dall'attuale amministrazione che cerca di ordinare gerarchicamente le potenziali minacce che incombono sugli Stati Uniti, individuando anche i mezzi e le risorse necessarie per poterle affrontare. A questo proposito risulta evidente la linea di continuità, seppur con modalità di applicazione differenti, dell'amministrazione Biden con i suoi due predecessori, di attuare una cosiddetta politica di *retrenchment*, basata su una riduzione degli impegni esterni. Tale scelta, come emerge in maniera chiara dal volume, è dettata dalla necessità di difendere le proprie condizioni di vantaggio a discapito di questioni considerate non strategicamente vitali, come nel caso delle politiche di coinvolgimento degli altri Stati in consessi

multilaterali e della promozione della democrazia. Questa scelta nasce dalla consapevolezza maturata, soprattutto dalle amministrazioni Biden e Obama, che anche per una potenza egemonica le risorse siano limitate e per questo motivo vadano indirizzate verso obiettivi considerati strategicamente rilevanti.

Oltre ai già citati ambiti di Cina e Russia, il volume pone l'accento sugli altri settori preferenziali della politica estera americana, in particolare l'Unione europea, la NATO e il Mediterraneo Allargato. Un elemento chiave all'interno della ricerca risulta essere l'analisi dell'evoluzione dei rapporti tra Stati Uniti e Unione europea, e di come quest'ultima stia pian piano perdendo centralità geopolitica nel disegno globale americano, in favore della regione dell'Indo-Pacifico. Il volume prende poi in esame le relazioni tra Stati Uniti e NATO, mettendo in risalto come tale rapporto sia inevitabilmente influenzato dalla percezione che Washington ha delle minacce emerse nel corso degli anni, situazione che ha più volte provocato dissensi e dibattiti interni all'Organizzazione. Infine, un focus è dedicato anche alla presenza degli Stati Uniti nel cosiddetto Mediterraneo Allargato e all'evoluzione dei rapporti americani con i paesi del Medio Oriente avvenuta nell'ultimo ventennio.

Nel complesso, «Come difendere l'ordine liberale. La grand strategy americana e il mutamento internazionale» rappresenta un contributo essenziale nella letteratura italiana poiché offre un'eccellente panoramica dell'evoluzione della politica estera americana. Il volume è da considerarsi come un'imprescindibile chiave di lettura della contemporaneità, anche alla luce degli eventi bellici in Ucraina, i quali vengono soltanto menzionati dal momento in cui il libro è andato in stampa ai primordi della guerra. Attraverso l'analisi diacronica degli eventi, infatti, emergono con forza tanto le linee di continuità — come il mantenimento dello *status quo* — quanto quelle di discontinuità — ovvero i mezzi impiegati per raggiungere tale obiettivo — delle differenti amministrazioni che si sono succedute negli ultimi venti anni. Questo permette al lettore di avere una visione d'insieme utile a comprendere l'attuale contesto politico-strategico e di orientarsi all'interno del complesso sistema delle relazioni internazionali.

Giuseppe Blasetti



Igor PELLICCIARI
(a cura di)

**Re-Framing Foreign Aid
History and Politics: From
the Fall of the Berlin Wall
to the Covid-19 Outbreak**

Routledge
2022
pp. 150
Euro 119,00

L'Aiuto pubblico internazionale è un fenomeno in costante crescita nelle relazioni fra gli Stati, i quali possono essere suddivisi a seconda che appartengano alle categorie di Donatori o Riceventi di tali trasferimenti. Interpretato usualmente secondo categorie morali e umanitarie, l'aiuto esterno costituisce allo stesso tempo una dimensione chiave della politica estera, un attributo fondamentale di qualsiasi capitale che aspiri a contare sulla scena internazionale. In tal modo, dietro un paravento etico, il contenuto degli aiuti è prettamente (geo)politico poiché crea relazioni di dipendenza evidenziate spostando l'analisi dai bisogni e dalle situazioni oggetto d'intervento presso gli Stati riceventi alle motivazioni che spingono i donatori nell'ingaggiarsi a coprire certi bisogni.

L'ultimo lavoro del prof. Pellicciari si addentra in tale dimensione attraverso un'analisi al tempo stesso concettuale, storica e politica, del crescente impatto che gli aiuti statali stanno avendo sulle relazioni internazionali. **Storicamente**, l'utilizzo geopolitico degli aiuti internazionali viene inaugurato in Europa nel secondo dopoguerra con il Piano Marshall. Il fenomeno si estende con la cooperazione allo sviluppo durante la Guerra Fredda per poi intensificarsi soprattutto nel mondo post-bipolare. **Concettualmente**, Pellicciari propone di parlare di «Politiche pubbliche degli aiuti internazionali» (International Aid Public Policy - IAPP) così da includere, al di là degli aiuti allo sviluppo, qualsiasi transazione (energetica, finanziaria, militare e di *know-how* tecnologico) tra due Stati che avvenga a prezzi inferiori a quelli di mercato. Attraverso tale definizione, la disamina si allarga alle relazioni interstatali create in seguito alla situazione pandemica del biennio 2020-21.



Come sottolinea l'ex-Ministro degli Esteri Franco Frattini nella sua prefazione, Pellicciari è un osservatore privilegiato di tali fenomeni poiché non solo è un esperto accademico di studi internazionali ma ha partecipato direttamente a programmi di assistenza tecnica dell'UE in Russia, mentre la sua famiglia ha origine nella ex-Jugoslavia. Proprio le due Federazioni ex-socialiste sono state oggetto di specifici ed estesi programmi internazionali da parte dell'Occidente nel corso degli anni Novanta, programmi che hanno definito il profilo dell'IAPP. Analizzando la dinamica e gli effetti degli aiuti alla **Bosnia Erzegovina**, Pellicciari osserva come questi siano stati innanzitutto caratterizzati da ridondanza e mancanza di coordinazione. I donatori, principalmente europei, hanno privilegiato considerazioni di visibilità politica rispetto all'impatto nella società ospite. L'effetto su quest'ultima è stato tale da distorcerne la traiettoria di sviluppo, dato che i programmi internazionali hanno originato una «proto-economia» dei servizi a beneficio del personale straniero, la quale ha poi distolto le migliori risorse umane locali dal settore produttivo per poi orientarle all'emigrazione.

L'esperienza della Russia post-sovietica è ancora più paradigmatica per la comprensione del fenomeno IAPP. Gli Stati Uniti furono i principali protagonisti degli «aiuti», che si concentrarono sull'assistenza tecnica alla

transizione economica con l'obiettivo di stabilire una «Free Market Economy», autentico mantra di quegli anni, secondo i criteri del neoliberismo. Risultato diretto di tale «assistenza» fu il crollo della produzione interna, l'emersione di stridenti disuguaglianze sociali nel paese e la nascita della classe politico-economica degli oligarchi, causa della sua destabilizzazione nel primo decennio post-sovietico. Il cambio di paradigma politico operato dal regime di Vladimir Putin può essere osservato proprio nella posizione nei confronti degli aiuti esteri: nel 2005 Mosca «salda i suoi conti» con il Fondo Monetario Internazionale, si stacca dai programmi di assistenza internazionale e inaugura la fase sovrana della propria politica estera passando dalla posizione di Ricevente a quella di Donatore.

La parte più interessante dell'opera è quella che applica la griglia d'analisi IAPP alla «**crisi pandemica del COVID-19**», definita «*evento storico eccezionale, unico nel suo genere, che ha illustrato con sorprendente evidenza l'importanza degli aiuti nelle relazioni internazionali*». Secondo l'autore, la gestione della crisi ha in primo luogo evidenziato il fallimento dei meccanismi multilaterali (in primo luogo dell'UE, incapace a organizzare una risposta comune anticrisi, evidenziata dalla decisione unilaterale di certi Stati di sospendere una «vacca sacra» dell'integrazione europea quale Schengen). Oltre a richiamare

gli Stati-nazione al loro ruolo tradizionale, la crisi ha soprattutto riconfermato gli IAPP quale strumento di competizione geopolitica fra le potenze. Pellicciari descrive come tale strumento è stato usato dai tre grandi attori che (nell'inconsistenza dell'UE) definiscono l'equilibrio strategico in Europa e nei teatri limitrofi africano e mediorientale, gli Stati Uniti, la Repubblica popolare Cinese (RPC) e la Federazione Russa (RF). Con l'operazione «Dalla Russia con amore», quest'ultima opera proprio in Italia una complessa manovra in cui, ponendosi quale donatore nei confronti di un paese avanzato, Mosca ha contemporaneamente perseguito obiettivi geopolitici, di politica interna e di intelligence strategico-sanitaria. Sfruttando l'iniziale fase emergenziale dell'epidemia, nel marzo del 2020 otto brigate militari mobili specializzate in virologia e guerra batteriologica si recano in Italia per fornire assistenza medica. L'azione creò scalpore poiché completamente gestita dal ministero della Difesa russo all'interno dello spazio NATO. L'intervento in un paese «amato e idealizzato» dai russi rafforzò la legittimità dell'*establishment* di Putin fra il pubblico russo. Soprattutto, le unità russe dispiegate poterono raccogliere informazioni strategiche sul virus le quali hanno poi permesso a Putin di creare il primo vaccino registrato anti-COVID-19, lo Sputnik V. Tale sviluppo ha costituito un importante successo per Mosca, che su tale base si è posta come Donatore nei confronti di vari paesi oggetto di competizione con l'Occidente, offrendo l'accesso al preparato a condizioni privilegiate. Caso eclatante della «diplomazia del vaccino» diviene quello della Repubblica di San Marino, primo Stato sovrano a diventare «COVID-free» grazie allo Sputnik V. Similmente la Cina ha altresì mobilitato tutte le risorse necessarie per produrre un siero anti-covid nazionale. Pellicciari descrive i due casi quali «vaccini geopolitici orientali», atti simbolici volti a dimostrare la superiorità dei propri sistemi, a direzione politica e con maggiore libertà operativa, rispetto a quelli occidentali. Una differenza fra i due attori viene individuata nel fatto che i russi forniscono assistenza quali «aiuti a perdere», un prezzo da pagare per mantenere o costruire un'influenza geopolitica mentre i cinesi ragionano piuttosto

in termini d'investimenti atti a far avanzare le proprie posizioni materiali nei paesi presi di mira.

In conclusione, il libro individua dieci grandi tendenze che hanno plasmato la dinamica del rapporto tra donatori e riceventi negli ultimi decenni rendendo queste relazioni un elemento determinante del sistema internazionale. Nel complesso, i donatori risultano avere interessi maggiori ai beneficiari nel fornire aiuti che creano relazioni di dipendenza. Il campo degli aiuti è dominato dalla competizione e ciò spiega il disinteresse sostanziale per il coordinamento di programmi che sovente risultano ripetitivi e privi di impatto paratico. Pellicciari individua un rapporto diretto tra l'entità dei programmi d'aiuti e la durata delle transizioni, in particolare dopo i conflitti, che, come dimostrano i casi bosniaco e kosovaro, si protraggono negli anni senza che emergano soluzioni politiche durature. Queste risulterebbero infatti sconvenienti ai donatori che hanno investito nel processo, in primo luogo la UE. La chiave di tali procrastinazioni sono sovente le figure intermedie delle agenzie civili implementatrici dei programmi, le quali perseguono strategie corporative volte altresì a prolungare gli aiuti e che vengono mantenute poiché permettono di sostenere la retorica morale degli aiuti quali distinti dagli obiettivi geopolitici dei Donatori. In definitiva, gli aiuti costituiscono uno strumento di politica di potenza piuttosto che di «potere morbido» persuasivo e d'influenza culturale. Sempre in una prospettiva realista, l'autore non esclude allo stesso tempo che gli Stati più deboli possano oggettivamente preferire che le influenze esterne si esercitino tramite il «circo dei progetti» internazionali piuttosto che tramite pressioni militari o finanziarie dirette.

Nel complesso il libro fornisce uno sguardo nuovo e originale sugli strumenti ambigui della politica di potenza degli Stati nell'epoca contemporanea, fra cui, a fianco degli aiuti possiamo annoverare anche i meccanismi delle sanzioni o le osservazioni elettorali. Questa lettura sarà di grande interesse per gli studiosi di relazioni internazionali, in particolare nel contesto pandemico, così come per i professionisti della cooperazione estera che troveranno qui elementi per rimettere in questione il senso del loro operato.

Fabrizio Vielmini

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868



**NEL PROSSIMO NUMERO
CONOSCERE LA RIVISTA MARITTIMA. I PRIMI 50 ANNI 1868 - 1919**



MARINA
MILITARE

LA RIVISTA MARITTIMA, PERIODICO MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868, È RIVISTA SCIENTIFICA.

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 FORMATO DIGITALE (FILE WORD).

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/NORMEPERLACOLLABORAZIONE.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



NOVITÀ

Abbonamento congiunto € 45,00

Rivista Marittima + Notiziario della Marina



(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.

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.

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.

Direzione e Redazione
della Rivista Marittima

Via Taormina 4 - 00135 ROMA

Tel. 06/36807251 - Fax 06/36807249

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



AMAZON STORE MARINA MILITARE

NAVE VESPUCCI

IL MISTERO DEL TEMPO



Un viaggio tra passato
e presente a bordo della nave
scuola più bella del mondo.

240 pagine, 30x29.5, rilegato

ACQUISTABILE SU

amazon.it/marinamilitare



Inquadra
il Qr-code

www.marina.difesa.it



 **MARINA
MILITARE**