

Atti del panel italiano

«McMullen Naval History Symposium»

23-24 settembre 2021

«Tra l'Europa e il mare. Continentalità marittimità
e lo sviluppo del potere marittimo italiano»



Supplemento Settembre 2022
RIVISTA MARITTIMA

«McMullen Naval History Symposium»
23-24 settembre 2021

«Tra l'Europa e il mare. Continentalità marittimità e lo
sviluppo del potere marittimo italiano»



UFFICIO PUBBLICA INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE

Contrammiraglio ANTONELLO DE RENZIS SONNINO, Capo dell'Ufficio

RIVISTA MARITTIMA

Capitano di vascello DANIELE SAPIENZA, Direttore responsabile

Capitano di fregata GINO LANZARA, Capo Redattore

Guardiamarina GIORGIO CAROSELLA, Redazione, Art Director

Sottocapo scelto LUIGI DI RUSSO, Redazione

Copyright © 2022

<i>Premessa</i> del Contrammiraglio (aus) Roberto Domini - presidente del CeSMar	5
<i>Prefazione</i> dell'Ammiraglio di Divisione Andrea Romani	6
INTRODUZIONE Alcune considerazioni sul rapporto tra continentalità e marittimità nella storia navale italiana <i>di Fabio De Ninno - Università di Siena</i>	7
«STATO DA MAR» E «STATO DA TERRA» Le risposte sul piano militare della Repubblica di Venezia ai duplici impegni in Levante e nella Terraferma (sec. XVI-XVII) <i>di Guido Candiani - Università di Padova</i>	13
TRA MARE E TERRA Riflessioni sulla <i>Grand Strategy</i> della Repubblica di Genova in età moderna (XVI-XVIII sec.) <i>di Emiliano Beri e Leonardo Scavino - Università di Genova</i>	23
CONSIDERAZIONI SULLA MARINA MILITARE ITALIANA DURANTE LA GUERRA FREDDA E I PRIMI ANNI DEL XXI SECOLO <i>di Francesco Zampieri - Istituto di Studi Militari Marittimi, Venezia - Italia</i>	41
I PERCHÉ DI UN SUCCESSO. IL CESMAR AL MCMULLEN NAVAL HISTORY SYMPOSIUM <i>di Roberto Domini - Contrammiraglio (aus), Presidente del Centro Studi di Geopolitica e Strategia Marittima</i>	69

I saggi contenuti in questo supplemento della *Rivista Marittima* sono il frutto della partecipazione di un gruppo di studiosi delle Università di Genova, Milano, Padova e Siena e di ufficiali della Marina Militare alla conferenza biennale «*McMullen Naval History Symposium*», ospitata il 23-24 settembre 2021 dall'Accademia navale della U.S. Navy con sede ad Annapolis (Maryland).

La conferenza è la maggiore del suo genere al mondo ed è una importante occasione periodica per gli studiosi di tutto il mondo di riunirsi e discutere delle tematiche del potere marittimo e navale lungo tutto il corso della storia umana.

Nel 2021, nell'intento di radunare alcune delle figure di maggior spicco della storia navale italiana che si occupano del periodo moderno a quello contemporaneo, provenienti sia dall'Università sia dalla Marina Militare, coinvolgendo anche alcuni giovani studiosi in formazione o all'inizio della carriera, il CeSMar ha deciso di preparare un panel per proiettare la discussione sul potere navale nazionale in ambito internazionale, ma anche mostrare la necessità di operare come rete scientifica a sostegno della disciplina con persone specializzate nel settore.

Purtroppo, a causa della pandemia, non è stato possibile recarsi negli Stati Uniti. Nonostante questo, si è ritenuto l'occasione ideale per rinsaldare il legame tra il mondo universitario e l'Istituzione nell'ambito degli studi storici.

Di conseguenza, grazie alla fattiva collaborazione della Marina Militare e del Comando Scuole della Marina Militare attraverso Istituto di Studi Militari Marittimi di Venezia, è stato possibile trasmettere l'evento dalla sede dell'ISMM di Venezia, a cui dobbiamo un particolare e sentito ringraziamento per la riuscita dell'iniziativa.

Desidero infine esternare sensi di gratitudine alla Rivista Marittima e al suo Direttore, per aver voluto pubblicare questo elaborato a testimonianza di un'immutabile tradizione di impegno nella diffusione della cultura marittima.

Contrammiraglio (aus) Roberto Domini
Il presidente del CeSMar (Centro Studi di Geopolitica e Strategia Marittima)

La partecipazione di un gruppo di storici navali italiani al McMullen Naval History Symposium – il più importante congresso mondiale di storia navale – nel settembre 2021 ha visto coinvolto anche l'Istituto di Studi Militari Marittimi (ISMM), che ha aperto le proprie porte agli storici e accademici italiani, assicurando il necessario collegamento operativo con la US Naval Academy di Annapolis.

Come Comandante dell'Istituto sono felice di aver potuto contribuire all'iniziativa e sono orgoglioso che la prima partecipazione di un gruppo strutturato di studiosi italiani abbia avuto come teatro proprio l'antico Arsenale di Venezia, un tempo centro produttivo di quelle navi che davano concretezza al potere marittimo veneziano e, oggi, luogo deputato all'alta formazione strategica e culturale degli ufficiali della Marina Militare e degli studenti civili che qui frequentano il *Master Executive* in «Studi Strategici e Sicurezza Internazionale» dell'Università Ca' Foscari.

In occasione del McMullen Naval History Symposium, l'Istituto di Studi Militari Marittimi ha testimoniato, ancora una volta, quanto siano saldi e proficui i rapporti di collaborazione tra la Marina Militare, il mondo accademico e quello della ricerca scientifica in ambito storico. La Forza armata ha sempre rivolto grande attenzione allo studio della storia e, in particolare, a quello della storia navale e della storia del pensiero strategico marittimo, nella consapevolezza che anche nello studio del passato sono identificabili le chiavi per affrontare e vincere le sfide del futuro.

Presso l'ISMM, lo studio della storia e della strategia costituiscono il «baglio maestro» del percorso formativo degli ufficiali frequentatori: curiamo con scrupolosa attenzione la formazione dei futuri comandanti, essendo ben consapevoli che buoni comandanti non si nasce ma si diventa. Per riuscirci, servono indubbie doti di leadership, competenza professionale, elevate qualità morali, perizia nautica, ma anche conoscenze scientifiche che si apprendono dai manuali di studio. La storia, in tal senso, offre eccellenti esempi di cultura e sapere marittimi, di arte del comando, di strategia. Ecco, dunque, perché mi è parso naturale che fosse l'Istituto di Studi Militari Marittimi a ospitare la partecipazione italiana al McMullen Naval History Symposium. L'Istituto si è messo in gioco con le proprie risorse intellettuali, organizzative e operative, in un ideale connubio tra passato e presente e tra attività culturale e operativa. La sfida è stata colta e gestita con entusiasmo da tutto il personale, nella consapevolezza di tracciare una rotta che altri, dopo di noi, potranno seguire negli anni a venire. Ancora una volta, l'ISMM ha dimostrato la propria capacità di «fare sistema» con le altre realtà istituzionali del paese, quali il mondo accademico e scientifico. In conclusione, nell'esprimere la mia soddisfazione per l'ottima riuscita dell'evento, desidero ringraziare il CeSMar – Centro Studi Geopolitica e Strategia Marittima – per la funzione di coordinamento svolta e, soprattutto, desidero complimentarmi con il gruppo degli studiosi italiani che ha preso parte al McMullen Naval History Symposium, tenendo alta la bandiera della ricerca storico-scientifica in ambito navale del nostro paese.

*Ammiraglio di Divisione
Andrea Romani*

INTRODUZIONE

Alcune considerazioni sul rapporto
tra continentalità e marittimità nella
storia navale italiana

Fabio De Ninno
(Università di Siena)



L'idea di analizzare il rapporto tra la penisola italiana e il mare come ponte tra una dimensione continentale e una marittima nasce dalla constatazione dell'esistenza di un emergente *corpus* di letteratura scientifica riguardo la potenza navale dominante e la sua relazione conflittuale con l'emergente egemone continentale. Tale interesse trova la sua origine nell'odierno confronto marittimo tra la Cina e gli Stati Uniti. Come risultato molta della attuale attenzione della storiografia sembra dedicata agli Stati continentali che costruiscono grandi Marine capaci di porre una seria minaccia al predominio navale dell'egemone marittimo, i casi più rappresentativi sono quelli della Germania imperiale e dell'Unione Sovietica (1).

Tale scelta da parte degli studiosi è comprensibile dato l'attuale mutamento in corso nel sistema internazionale. Tuttavia, è anche vero che l'attuale bilanciamento strategico marittimo si sta orientando verso un sistema confronto multipolare, specchio di un sistema internazionale sempre meno egemonico e sempre più caratterizzato da una molteplicità di attori, sebbene di dimensioni e potenza diversificate. In questo tipo di sistemi, l'ascesa di un competitore dell'egemone è solitamente accompagnata da quella di altre marine di dimensioni medio-grandi e grandi, appartenenti a di stati continentali in cerca di una proiezione marittima (2). La conseguenza è un rapido aumento della competizione navale tra queste medie potenze, lo sfidante e l'egemone. Gli esempi sono numerosi, a cominciare dal riarmo navale precedente la Grande guerra (3). La multipolarità che ne consegue accelera la competizione marittima e navale nel sistema internazionale, mostrando la crescente importanza delle Marine di dimensioni medie e piccole degli stati continentali nell'ambito del bilanciamento internazionale del potere navale. Non è un caso che data l'importanza del soggetto, una certa attenzione recentemente è stata dedicata alle piccole Marine e alla loro capacità di essere flessibile nel muoversi tra ruoli specifici nelle alleanze di cui fanno parte e nel contributo che forniscono alle questioni specifiche alla loro sicurezza nazionale (4).

In parte le riflessioni che vengono svolte all'interno di questo supplemento si inseriscono in questo dibattito, mirando a sottolineare le specificità della storia navale italiana come prodotto della tensione che percorre le vicende di stati continentali di medie dimensioni (Genova, Venezia, l'Italia del dopoguerra) caratterizzati dalla centralità della sicurezza marittima come cardine della loro prosperità, ma al tempo stesso condizionati da un incardinamento continentale. In questa tensione, infatti, è stata rintracciata una delle maggiori problematiche del rapporto contemporaneo tra gli italiani e il mare, ovvero la percezione del mondo mediterraneo come alterità rispetto all'Europa che si è riflessa anche in un parziale rifiuto, opposizione o costruzione del mare come luogo di confine piuttosto che di opportunità e prosperità, complice il riflusso della potenza marittima italiana in seguito alla sconfitta nel secondo conflitto mondiale (5).

I tre casi presentati in questo supplemento vogliono illustrare anche come tale percezione sia da rivedere e in realtà la dimensione continentale e quella marittima del paese vadano osservate come una continuità, date le costrizioni geografiche caratterizzanti la Penisola. Infatti, i tre casi discussi offrono una varietà diversa di problemi che rovesciano in parte questa immagine, mostrandoci invece la natura del legame tra la dimensione continentale e quella marittima degli stati italiani, anzi proprio nella riuscita o meno conciliazione dei due aspetti che si è trovata la formula della prosperità o del successo marittimo dei casi che presentiamo. La Venezia di Guido Candiani si trova a dover utilizzare le risorse del suo crescente entroterra per bilanciare i suoi impegni marittimi, sebbene con risultati misti. La Genova del periodo moderno di Emiliano Beri e Leonardo Scavino era uno Stato marittimo con un retroterra limitato e con una relazione simbiotica con la potenza egemone del tempo, la Spagna imperiale. L'Italia repubblicana della Guerra fredda di Francesco Zampieri invece illustra la collocazione del paese nella tensione del mondo bipolare, ma anche dell'utilizzo delle opportunità sorte nel periodo della distensione per ritrovare questa connessione. È interessante notare che, richiamando le recenti parole del Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, Ammiraglio di Squadra Enrico Credendino, come in tutti i casi si tratterà di quelle medie potenze regionali marittime (6) che sembrano rispondere al modello dell'Italia del presente.

L'impatto del rapporto tra la dimensione continentale e quella marittima, in forma di integrazione appare chiaramente nel lavoro di Guido Candiani su Venezia. Da un lato sembra emergere l'ambiguità di una potenza marittima che si rivolge alla terraferma per sostenere la sua potenza navale, con risultati ambivalenti: la tecnologia delle artiglierie poté essere impiegata efficacemente in terra e in mare; meno successo ebbe il tentativo di allargare la base di reclutamento utilizzando le risorse umane offerte dalla terraferma. Il limite principale del reclutamento veneziano sembra essere stato la dimensione relativamente ridotta della popolazione marittima della città e la mancata integrazione di altre significative componenti territoriali della Repubblica, confermando quindi una delle tradizionali determinanti del potere marittimo, ovvero la presenza di una popolazione marittima come base e limite della potenza navale (7). Al tempo stesso, il lavoro di Candiani ci induce a riflettere sui limiti interpretativi di Venezia come *Seapower state* identificato da Andrew Lambert, secondo cui la riduzione della centralità del mare nel bilanciamento geopolitico della Serenissima sarebbe la causa del suo declino (8). Piuttosto occorrerebbe focalizzarsi maggiormente sulle specificità del *sea power* veneziano e sulla sua natura di emanazione di uno Stato territorialmente ridotto e con risorse umane limitate che deve necessariamente ricorrere all'integrazione tra terra e mare. Un problema che mette in risalto come la letteratura internazionale spesso non tenga adeguatamente conto della ricerca italiana più approfondita.

I limiti delle risorse disponibili costituiscono anche un elemento centrale delle vicende di Genova illustrate da Emiliano Beri e Leonardo Scavino. A fare di Genova un nodo centrale del sistema economico internazionale del primo periodo moderno non è tanto la sua Forza militare, quanto l'essere il centro di un sistema finanziario e commerciale la cui sicurezza è garantita da una forma di integrazione nel sistema imperiale spagnolo. Diplomazia, finanza e specializzazione nella protezione dalla minaccia corsaro-barbaresca diventano quindi i moltiplicatori di forza di una città tutto sommato di piccole dimensioni territoriali e aggrappata a una sottile striscia di terraferma. Un indirizzo che sembra confermare quanto abbiamo anticipato circa la flessibilità e la capacità di specializzazione dei piccoli Stati marittimi come loro principale elemento di forza nell'ambito di un sistema integrativo di alleanze o patroni imperiali.

C'è infine il dilemma della media potenza che caratterizza la Marina Militare italiana della Guerra Fredda. Qui le dimensioni costituiscono sia un limite sia una opportunità per la ricerca di un ruolo autonomo, sebbene nell'ambito di un sistema di alleanze rigido. Dopo la Seconda guerra mondiale, le tre grandi potenze navali del continente (Germania, Francia e Italia) avevano quasi cessato di esi-

stere. Il ripristino di una parziale indipendenza strategica ha costituito la principale sfida delle due potenze mediterranee. La Francia ha mostrato precocemente questo indirizzo, con il tracciamento già nel primo dopoguerra di una politica navale mirante a ricostruire uno strumento flessibile a servizio di una politica estera che aspirava a una certa autonomia (9). Possiamo osservare nel lavoro di Francesco Zampieri come questo nel caso italiano avvenga molto dopo, complici i maggiori vincoli della difesa terrestre imposti all'Italia dalla sua posizione di frontiera tra i due blocchi che trovava nella difesa della «soglia di Gorizia» il cardine dello strumento militare italiano, condannando la Marina a una posizione di cenerentola e limitando la proiezione internazionale del paese negli anni Cinquanta e Sessanta. Fu solo con la Distensione che questa impostazione strategica cambiò, consentendo una nuova proiezione mediterranea dell'Italia, anche attraverso uno strumento navale ridefinito dalla Legge navale del 1975, il quale nel frattempo si era avvantaggiato del trasferimento tecnologico offerto dagli Stati Uniti e dalla NATO e dalla conseguente rinascita di una capacità produttiva nazionale nella tecnologia navale militare per ridisegnare sé stesso come una Forza navale di media dimensione orientata alla qualità, provando a bilanciare le limitate risorse disponibili con i nuovi impegni. Il mantenimento di questo equilibrio precario, sempre prodotto tra una tensione tra continentalità e marittimità, ha da allora costituito la determinante principale dello sviluppo navale italiano.

Tutti e tre i casi che verranno presentati sembrerebbero indicare alcune specificità del modello marittimo e navale delle potenze italiane: risorse limitate, la ricerca di una specializzazione, la necessità di coniugare la posizione continentale e marittima come integrazione e non come opposizione. Difficilmente queste specificità possono essere lette nelle classiche coordinate della lettura del *sea power* prodotta dalle grandi potenze oceaniche (evitando una *reduction ad Mahan e Corbett*), occorre invece pensare a una maggiore comprensione delle specialità del modello italiano, in linea con quanto avevano suggerito più in generale gli studi francesi sul tema del pensiero marittimo (10).

Gli studi storici, al centro del Panel di Venezia e di questo supplemento, possono offrire spunti a riguardo se adeguatamente sostenuti e lasciati liberi di operare secondo metodologie e una specializzazione che non possono essere acquisite con l'improvvisazione e in mancanza degli strumenti del mestiere, che invece caratterizza la pur ampia pubblicistica esistente sull'argomento storia navale e marittima (11).

Nell'ambito della storia navale è urgente infatti formare giovani studiosi e avere a disposizione centri di ricerca specializzati, capaci di mettere in contatto il mondo militare e quello universitario là dove ci sono le competenze scientifiche del caso, evitando una artigianalità della conoscenza. In caso contrario il rischio è vedere un patrimonio di conoscenze ed elaborazioni andar perduto, lasciando campo libero all'invenzione di una tradizione marittima inconsistente, capace di costruire conflitti immaginati sia nel loro andamento sia nella loro stessa esistenza. A Venezia abbiamo provato a fornire un assaggio di cosa è possibile fare. Ci pare di aver trovato un riscontro positivo nell'istituzione che ci auguriamo non vada perso.

NOTE

(1) Martin N. Murphy, Toshi Yoshihara, «Fighting the Naval Hegemon: Evolution in French, Soviet, and Chinese Naval Thought», *Naval War College Review* Vol. 68, No. 3 (2015), pp. 1-29; Jeremy Stoker, *Architects of Continental Seapower Comparing Tirpitz and Gorshkov*, Routledge, Londra, 2020.

(2) Si è cercato di fare il punto a riguardo in una conferenza all'Università di Yale nel 2018, i cui risultati sono stati pubblicati nel volume Paul Kennedy, Evan Wilson, a cura di, *Navies in Multipolar Worlds, From the Age of Sail to the Present*, Routledge, London, 2021.

(3) Dal classico Paul G. Halpern, *The Mediterranean Naval Situation, 1908-1914*, Harvard University Press, Harvard, 1971; fino a Jon K. Hendrickson, *Crisis in the Mediterranean: Naval Competition and Great Power Politics, 1904-1914*, Naval Institute Press, Annapolis, 2014.

(4) Un paio di esempi: Michael Mulqueen, Deborah Sanders, Ian Speller, a cura di, *Small Navies, Strategy and Policy for Small Navies in War and Peace*, Ashgate, Farnham, 2014; degli stessi autori *Europe, Small Navies and Maritime Security: Balancing Traditional Roles and Emergent Threats in the 21st Century*, Routledge, London, 2019.

- (5) Sulla questione della alterità Claudio Fogu, *The Fishing Net and the Spider Web, Mediterranean Imaginaries and the Making of Italians*, Palgrave MacMillan, 2020; sul riflusso invece si sofferma Paolo Frascani, *Il Mare*, il Mulino, Bologna, 2008, pp.
- (6) «L'Italia è una media potenza regionale marittima», intervento del Capo di Stato Maggiore Ammiraglio Credendino al convegno «Il Baglio Maestro. Storia e futuro dell'industria cantieristica e navalmeccanica dell'area ligure», Genova 20 aprile 2022, <https://www.youtube.com/watch?v=k2LPyAwzsF4>, min. 32.35.
- (7) «Saggezza tradizionale» del pensiero navale secondo i pensatori «classici», File per WEB ovvero Alfred T. Mahan, *The influence of Sea power upon history*, Little and Brown, Boston, 1890, pp. 44-49; ma anche Domenico Bonamico, *Scritti sul potere marittimo: 1878-1899*, USMM, Roma, 1998, pp. 225-226.
- (8) Andrew Lambert, *Seapower States: Maritime Culture, Continental Empires and the Conflict That Made the Modern World*, Yale University Press, 2021, pp. 110-156.
- (9) La tesi riguardo la Francia è espressa da: Hugues Canuel, *Fall and Rise of French Sea Power: France's Quest for an Independent Naval Policy, 1940-1963*, Naval Institute Press, Annapolis, 2021.
- (10) Si vedano le osservazioni relative al pensiero navale francese e alla analisi nel contesto di una sua specificità emersa come prodotto della evoluzione marittima nazionale, di Hervé Coteau Bègarie, *Reflexions sur l'ecole française de strategie navale*, disponibile a http://www.institut-strategie.fr/PN1_HCBREFLFR.html (ultimo accesso 22 aprile 2022).
- (11) Sulle difficoltà della storia marittima italiana esiste ormai una letteratura abbastanza ampia, la quale pur riconoscendo il valore dei singoli studiosi evidenzia le difficoltà nel costruire una rete, pur in presenza di iniziative che cercano di imporre uno sforzo direzionale e coordinativo agli studi, come il Laboratorio di storia marittima e navale dell'Università di Genova. Sintesi dei quadri storiografici in Michela D'Angelo, Maria Elisabetta Tonizzi, *Recent Maritime Historiography on Italy*, *Research in Maritime History*, 2004, n. 28: *New Directions in Mediterranean Maritime History*, edited by Gelina Harlaftis and Carmel Vassallo, pp. 55-82, Andrea Caffarelli, *La storia marittima dell'ultimo ventennio*, in *Storia economica*, anno XX, n. 2, 2017, pp. 673-692; Fabio De Ninno, *Il mare nella storia. E quali riflessioni ci offre sull'Italia contemporanea*, in *Italia contemporanea*, aprile 2018, pp. 183-196.

«STATO DA MAR» E «STATO DA TERRA»

Le risposte sul piano militare della
Repubblica di Venezia ai duplici impegni
in Levante e nella Terraferma (sec. XVI-XVII)

Guido Candiani
(*Università di Padova*)

Recentemente, Nicolas Rodger ha chiesto agli autori del volume da lui curato nella serie *The Sea in History* di rispondere alla domanda: «È stato il mare a fare la differenza?» o «che differenza ha fatto il mare?» (1). La questione posta da Rodger potrebbe essere invertita, domandandosi quale sia stata la differenza fatta dalla presenza della terra su una potenza navale.

Per una risposta dal punto di vista della Repubblica di Venezia, è necessario risalire alla prima metà del XV secolo, quando la Serenissima intraprese una politica di notevole espansione territoriale in Terraferma che la condusse alla conquista di tutto il territorio che si estendeva dal Friuli alla Lombardia, dal fiume Isonzo all'Adda (2). Il fine principale di questa espansione terrestre era quello di impedire la creazione nell'entroterra di un forte Stato che potesse minacciare l'esistenza della Repubblica, come era accaduto nel corso del Trecento con le Signorie scaligera, viscontea e carraresca e come sarebbe potuto accadere in seguito con l'ingombrante presenza asburgica nella duplice veste spagnola e imperiale.

In passato, Venezia si era sentita al sicuro limitandosi a mantenere posizioni più o meno fortificate lungo le coste dall'Adriatico al Mar Mediterraneo orientale e proteggendole con la sua flotta, mentre in Italia possedeva solo il cosiddetto Dogado, una ristretta fascia costiera a ridosso della Laguna grosso modo tra Chioggia e Caorle. Ciò aveva dato largo peso alle Forze navali e la Marina aveva occupato il ruolo di gran lunga più importante tra le Forze militari della Repubblica. I nuovi impegni in Terraferma costrinsero la Serenissima a dedicare importanti energie anche all'Esercito, mettendo sotto pressione risorse che, per quanto notevoli, risultavano comunque insufficienti. Per ovviare al problema e tentare di conciliare oneri divergenti, la Repubblica adottò alcuni strumenti condivisi da poter impiegare sia nella guerra marittima che in quella terrestre. Questi strumenti condivisi risultarono essere essenzialmente tre. Il primo fu l'adozione di un'efficiente artiglieria che potesse essere utilizzata indifferentemente in mare e a terra; il secondo il reclutamento di soldati che avrebbero potuto servire in entrambi gli ambiti; il terzo l'imposizione di una doppia coscrizione, militare e navale, sulla Terraferma, che avrebbe così dovuto contribuire alla difesa non solo di se stessa, *Stato da Terra* nella terminologia veneziana, ma anche dei possedimenti marittimi della Serenissima, il cosiddetto *Stato da Mar*.

Una artiglieria ambivalente

Per quanto riguarda l'artiglieria, Venezia aveva sperimentato un uso precoce di nuove armi da fuoco, che già nell'ultimo quarto del XIV secolo avevano avuto un ruolo importante nelle operazioni navali della guerra di Chioggia (1378-81) (3). Dopo la metà del XV secolo (la disposizione a questo proposito è del 1463), l'Arsenale di Venezia si specializzò nella fusione dell'artiglieria in bronzo, cre-

ando al suo interno una serie di fucine dedicate specificatamente alle artiglierie. Nel corso del Cinquecento le fonderie, ristrutturata, divennero sei, collocate nella parte dell'Arsenale che si affaccia sul Rio della Tana (4). Concentrata in Arsenale sotto la stretta vigilanza dello Stato, la produzione di artiglierie di bronzo divenne prerogativa di specialisti che si tramandavano di generazione in generazione l'arte della fusione. In particolare, gli Alberghetti e successivamente i Conti furono le due famiglie che ebbero il monopolio della fusione dei cannoni in bronzo nella prima età moderna (5).

I cannoni in bronzo fuso, oltre ad essere più efficaci e sicuri di quelli in ferro battuto utilizzati in tutta Europa fino a quel momento, erano anche più leggeri e mobili. Ciò li rendeva particolarmente adatti all'impiego navale, in particolare sulle galee e galeazze che costituivano il nerbo della flotta veneziana. Queste caratteristiche ne favorivano però l'impiego, oltre che nei possedimenti costieri dello Stato da Mar, anche nella Terraferma, in particolare sui bastioni delle fortezze che nel corso del XVI secolo andarono a creare un articolato sistema difensivo dalla Lombardia fino al Friuli e che videro nell'erezione della fortezza di Palmanova, a confini orientali dello Stato da Terra, l'esempio più significativo.

Nella fusione delle artiglierie in bronzo, la Repubblica raggiunse una elevata qualità, creando una lega in grado di fornire pezzi di notevole potenza e affidabilità (6). In particolare, furono le lunghe colubrine (7) — alcuni esemplari delle quali sono oggi conservati sia nel Museo navale di Venezia, sia in molte delle fortezze rimaste nel Levante ex-veneziano — a costituire la parte migliore dell'artiglieria della Repubblica, che le utilizzava sia come pezzi di prua su galee e galeazze, sia nelle posizioni più sensibili delle fortificazioni terrestri (8). Il calibro — che in una colubrina del Cinquecento poteva raggiungere il diametro equivalente a una palla di 120 libbre (207 mm), una lunghezza di oltre 4 mt e un peso di quasi 5 t. (9) — tese poi a diminuire, ma la potenza di questi lunghi pezzi rimase elevata, mettendoli in condizione di poter colpire a distanze per l'epoca elevate (500 mt, e forse fino a 800-1.000 mt) grazie anche all'abilità degli artiglieri veneziani (10). La qualità del bronzo veneziano assicurava inoltre una lunga durata di vita ai pezzi, insieme all'opportunità di rifonderli in modo efficiente nel caso si fosse deciso di farlo, sia per l'usura, sia per ottenere pezzi più moderni.

La scelta di rendere l'artiglieria totalmente intercambiabile tra terra e mare si rifletteva anche sugli affusti. Se le galee mantenevano un particolare affusto a slitta per i cannoni principali, le navi da guerra a vela, e presumibilmente anche le galeazze, conservarono fino agli ultimi decenni del XVII secolo un affusto a due ruote, simile a quello utilizzato dagli spagnoli dell'Invincibile Armada nel secolo precedente (11). Questi affusti permettevano un rapido trasferimento e utilizzo dei pezzi a terra, anche in occasione di operazioni anfibiae, con alcune possibili restrizioni nell'uso navale, per quanto nelle fonti non si siano rintracciati critiche a questo proposito. Le artiglierie della flotta venivano regolarmente sbarcate per rafforzare l'armamento delle fortezze dello Stato da Mar, mentre al rientro di navi e galee a Venezia passavano nei magazzini, da dove potevano essere spostate, preferibilmente



Il Bucintoro del Settecento in un dipinto di Francesco Guardi (wikipedia.org).



via fiume, nelle posizioni della Terraferma nelle quali risultavano più necessarie.

Quando nella seconda metà del Seicento, Venezia adottò i vascelli di linea, per ragioni di economia dovette introdurre cannoni in ferro fuso (12). Sebbene migliore, il bronzo era infatti troppo costoso per armare navi che arrivavano ora a imbarcare decine e decine cannoni, tanto che tutte le principali Marine europee riservavano i pezzi in bronzo alle sole navi ammiraglie. Per motivi tecnici e di approvvigionamento, la fusione dei cannoni di ferro fu delegata a fonderie posizionate non in Arsenal ma nella Terraferma, in particolare nell'area pedemontana tra Brescia e Bergamo, fornita di ottimo minerale di ferro e che andò a costituire una sorta di Weald (l'area di maggior produzioni di artiglierie in ferro inglese) veneziano (13). Seppur rimanessero più pesanti e quindi meno mobili dei pezzi in bronzo, i cannoni di ferro trovarono ampio uso nelle fortezze costiere dello Stato da Mar, dove i collegamenti marittimi aiutavano il loro trasporto, per quanto nei punti più sensibili ed esposti delle fortificazioni si cercasse di continuare ad avere pezzi in bronzo. In questo modo si perpetuò fino alla fine della Repubblica l'osmosi tra mare e terra che caratterizzò tutta la storia dell'artiglieria veneziana e che ne fece il punto di forza del sistema militare della Serenissima.

Le artiglierie veneziane erano maneggiate da abili specialisti, dotati di una mira come detto fuori dal comune, perlomeno nel Cinquecento, e chiamati *bombardieri* (14). Essi formavano delle *scuole*, create sia a Venezia, sia nelle principali città della Terraferma e dello Stato da Mar. Oltre a rappresentare una élite urbana di privilegiati, i bombardieri formavano un'ulteriore elemento di connessione tra terra e mare, dato che erano chiamati a servire indifferentemente in entrambi gli ambiti (15). Va però detto che col tempo i bombardieri, le cui scuole erano concentrate soprattutto nel Dogado e nella Terraferma, si mostrarono sempre meno propensi a servire sulla flotta e/o in Levante, soprattutto nel corso delle lunghe guerre seicentesche. Ciò andò a costituire un elemento di frattura tra il servizio a terra e quello in mare, che ritroveremo anche nel restante personale impiegato indifferentemente nei due ambiti.

Oltremarini e oltremontani

Il secondo elemento di carattere militare condiviso tra mare e terra era rappresentato dall'utilizzo di truppe regolari che potessero essere impiegate indifferentemente in entrambe gli ambiti operativi. Non ci si riferisce qui tanto ai soldati che facevano parte delle ciurme di galee e galeazze, i cosiddetti *scapoli*, il cui compito principale era quello di controllare i rematori forzati (16), ma a reparti che potessero trovare organico impiego sia nelle operazioni navali che in quelle terrestri, a seconda delle necessità. Le truppe più specificamente destinate a questa duplice funzione furono gli *oltremarini*, soldati arruolati da Venezia nei territori balcanici che si affacciavano sull'Adriatico, sullo Ionio e sul Mar Egeo, compresi quelli ottomani (17). In effetti, gli oltremarini provenivano non solo dai territori veneziani della Dalmazia e del Levante, ma anche dai territori confinanti dell'Impero Ottomano, in analogia con quanto avveniva per la cavalleria leggera degli *Stradiotti* (18). Più nello specifico, erano

gli albanesi e, in misura minore, i greci, a fornire una parte non indifferente delle reclute per le compagnie di oltremarini, in un gioco di relazioni con il sultano che rendeva i confini tra i due Stati piuttosto permeabili, almeno da questo punto di vista. Venezia inviava appositi emissari nei territori del sultano per ingaggiare questi soldati, a quanto sembra senza sollevare grandi proteste da parte della Porta, interessata a sua volta alla protezione che le galee veneziane assicuravano in Adriatico, dove gli oltremarini trovavano il loro maggior impiego (19). Va comunque aggiunto che gli oltremarini non erano truppe specificamente addestrate per operazioni anfibie, un corpo specializzato che la Serenissima non ebbe mai (i cosiddetti *fanti da mar* talvolta riportati dalla storiografia sembrano appartenere più alla leggenda che alla realtà storica) (20). Tuttavia gli oltremarini erano soldati che, al momento del loro arruolamento, sapevano di poter essere inviati a servire sia in mare che a terra e dovevano accettare sin dall'inizio questo duplice, e scomodo, ruolo.

Gli oltremarini erano comunque numericamente insufficienti, sicché, accanto a essi, era spesso necessario schierare i normali fanti dell'Esercito regolare. Al contrario degli oltremarini, si trattava di truppe arruolate per il servizio a terra e ingaggiati a questo scopo. Ciò alimentava tensioni tra lo Stato e uomini che non si erano originariamente offerti per l'impegnativo servizio in mare. Erano soprattutto le compagnie di fanti «italiani», reclutate cioè in altri stati della penisola (Venezia evitava per quanto possibile di arruolare soldati regolari tra i propri sudditi), a essere ritenute poco propense e adattabili al servizio sulla flotta (21). In mare, Venezia preferiva utilizzare i cosiddetti *oltremontani*, essenzialmente soldati tedeschi, svizzeri e francesi, per quanto neppure essi accettassero volentieri il servizio sulle unità navali e preferissero di gran lunga le più comode (e vivaci) guarnigioni della terraferma veneto-lombarda (22). Il problema nell'utilizzo in mare delle normali

truppe dell'Esercito regolare, più che quello del loro specifico addestramento, era legato alle particolari condizioni di vita che esistevano a bordo delle unità navali. Lo spazio ristretto rendeva difficile l'esistenza e aumentava il rischio di epidemia, mentre il mal di mare era una vera e propria malattia che poteva portare alla morte dei soggetti meno adattabili. Nel 1661 per esempio, dopo soli cinque giorni d'imbarco una compagnia oltremontana di 102 uomini contava già due morti per «disagi» (oltre a un terzo annegato), due moribondi e i restanti soldati per la maggior parte infermi (23).

L'uso estensivo della fanteria regolare in mare era dettato soprattutto dalla necessità di fare economia, una tendenza che si accentuò quando Venezia sviluppò un'importante Marina da guerra velica nel corso del XVII secolo. Sui vascelli di linea veneziani i soldati svolgevano funzioni che in altre flotte erano solitamente di competenza dei marinai, i quali, avendo un mercato del lavoro alternativo nelle Marine mercantili, risultavano molto più costosi: a fine Seicento, quando la paga di un marinaio della Repubblica toccava i 7 ducati al mese, quella per il soldato meglio retribuito non arrivava a 4 ducati (24). L'accentuato utilizzo dei soldati sulle navi — che assimilava la marina veneziana alle altre Marine mediterranee, diversamente da molti altri aspetti che la rendevano invece più simile alle Marine nor-



I Fanti da Mar (wikipedia.org).

diche — ebbe un impatto operativo ambivalente. Una volta ambientatisi a bordo, i soldati si comportavano altrettanto bene dei marinai e potevano svolgere con successo anche i loro compiti, perlomeno quelli meno specializzati, ma all’inizio del servizio in mare, le loro prestazioni erano imprevedibili e rischiose. Il problema veniva aggravato dal fatto che il servizio in mare non era continuativo e le truppe potevano essere trasferite ripetutamente tra la flotta e le varie guarnigioni dei territori veneziani, rendendo aleatorio il loro ambientamento marittimo. Sotto questo profilo, i periodi che risultavano più efficaci erano quelli di guerra, soprattutto se prolungata come le guerre di Candia (1645-69) o la prima guerra di Morea (1684-199), quando la permanenza a bordo poteva essere duratura e forgiare reggimenti particolarmente adattati al servizio in mare.

La leva marittima di Terraferma

La terza e ultima componente dell’integrazione tra terra e mare fu la coscrizione marittima introdotta nello *Stato da Terra* all’inizio del XVI secolo (25). L’idea di fondo era quella di utilizzare i contadini dei nuovi territori acquisiti dalla Repubblica tra Friuli e Lombardia non solo come milizie a disposizione dell’Esercito, le cosiddette *cernide* (26), come era stato fatto nel corso del XV secolo, ma anche come rematori per ciurmare il sempre maggior numero di galee che costituivano la flotta della Repubblica. Va premesso che la leva marittima era pensata per le mobilitazioni dettate dalle emergenze belliche, fossero esse reali o solo temute (27). Nei periodi di pace, Venezia manteneva costantemente in servizio una flotta di una trentina di galee, oltre ad altre unità minori. Queste forze — che fino ai primi decenni del Seicento costituirono la maggior marina europea permanente, attiva cioè tutto l’anno, anno dopo anno — avevano equipaggi arruolati su base volontaria. Si trattava quindi di professionisti pagati per il loro servizio, eccettuata la componente di rematori forzati che cominciò a essere introdotta a partire dalla metà del Cinquecento e che peraltro, essendo «proprietà» dello Stato, offriva una base ancora più stabile agli equipaggi della flotta permanente (28).

Se la flotta permanente era sufficiente per il controllo marittimo del tempo di pace (nella misura in cui si possono considerare «pacifici» i mari dell’età moderna, costantemente minacciati da corsari e pirati), la Repubblica, di fronte alla sempre e vigorosa espansione ottomana, si vide costretta ad ampliare notevolmente la flotta permanente. Per evitare l’impossibile spesa di mantenere costantemente in servizio un grande numero di unità, Venezia optò per la creazione di una riserva navale da mobilitare rapidamente in caso di necessità. A questo scopo, venne deciso di mantenere in Arsenale un forte contingente di galee pronte a essere messe in mare al primo ordine. A fine Quattrocento questa riserva prevedeva 50 galee, che nel 1545 divennero 100 (29).

La necessità di ciurmare prontamente le galee di riserva in caso di bisogno spinse il Governo veneziano a estendere la leva marittima, precedentemente applicata al solo Dogado e ai domini dello Stato da Mar, anche allo Stato da Terra. La leva marittima nella Terraferma veneto-lombarda cominciò a funzionare a partire dagli inizi del Cinquecento, quando la guerra con l’Impero Ottomano del 1499-1503 costrinse a una importante mobilitazione della riserva navale (30). Dopo questa prima esperienza e terminata la successiva e drammatica guerra di Cambrai (1509-16), nel 1522, in seguito alla caduta di Rodi in mano ottomana, venne stabilita una leva di Terraferma di 6 mila uomini, in gran parte contadini destinati al remo, per il cui addestramento vennero adibite alcune galee anche sul Lago di Garda. Ogni territorio dello Stato da Terra doveva fornire alla leva un proprio contingente, che andava dai 200 uomini del rovigotto ai 1.200 del bresciano (31). Gli uomini destinati al remo, definiti *zontaroli* (aggiunti), dovevano servire in tempo di pace per una breve campagna di addestramento estiva. Una nuova guerra con l’Impero Ottomano nel 1537-40 fece salire la coscrizione a 9 mila uomini (32) e quando, nel 1545, la riserva venne portata a 100 galee, i coscritti della Terraferma avrebbero dovuto fornire metà delle loro ciurme. In seguito la leva raggiunse i 12 mila uomini, per poi stabilizzarsi sui 10 mila (33).



La battaglia di Lepanto del 1571 (wikipedia.org).

La massima espressione della leva marittima di Terraferma si registrò nel corso della guerra di Cipro (1570-73), culminata nella battaglia di Lepanto del 1571. Nella primavera del 1570 ai territori di Lombardia e Veneto fu chiesto di fornire equipaggi per 45 delle 80 galee ordinate. Lo sviluppo della coscrizione non è chiaro, ma si può presumere che la terraferma abbia fornito più di un terzo degli equipaggi delle 110 nuove galee mobilitate nel 1570 (34). Tuttavia, questa massiccia mobilitazione delle popolazioni della Terraferma segnò anche la fine dell'esperienza della coscrizione continentale. Una grave epidemia colpì la flotta nella tarda estate e nell'autunno del 1570, decimando le ciurme di Terraferma (35) che furono solo parzialmente ristabilite prima della grande battaglia di Lepanto l'anno successivo. L'ostilità della popolazione per una coscrizione già sentita come particolarmente gravosa, venne esasperata da questa tragica esperienza, spingendo lo Stato ad abbandonare tacitamente la coscrizione marittima nello Stato da Terra. I sudditi della Terraferma continuarono a essere iscritti nei ruoli come potenziali rematori, ma senza essere effettivamente chiamati all'imbarco sulle galee (36). La leva si scontrò anche con le nuove esigenze economiche del patrizio veneziano, che era sempre più coinvolto economicamente nella Terraferma e particolarmente interessato



agli investimenti agricoli: i contadini dovevano continuare a servire nei campi i loro signori veneziani, non rischiare la vita per le esigenze della Marina. Il lungo periodo di pace seguito alla fine della guerra di Cipro facilitò questa scelta e quando nel secolo successivo scoppiò la lunga guerra di Candia (1645-69), la leva marittima di Terraferma era ormai stata dimenticata. Alcune città venete e lombarde armarono alcune galee per le operazioni in Egeo, ma le loro ciurme erano formate essenzialmente da volontari e il contributo dato fu soprattutto in denaro (37). L'esperimento cinquecentesco della coscrizione marittima continentale era sostanzialmente fallito e con esso il tentativo di offrire una grande base numerica agli equipaggi della flotta in caso di guerra. La terra non aveva sostenuto il mare.

In definitiva, la Repubblica di Venezia cercò di adattarsi ai nuovi impegni creati dalla sua espansione territoriale quattrocentesca lungo tre linee diverse ma convergenti. Se a livello del materiale bellico l'impiego interscambiabile dell'artiglieria tra flotta, fortezze e forze campali può essere considerato un successo, a livello del personale i risultati furono meno soddisfacenti. I soldati *oltremarini* generalmente diedero buone prove di sé, ma l'impiego di altre truppe regolari fu ambivalente e legato all'abilità contingente e alla volontà degli uomini arruolati, che ne rendeva l'uso non omogeneo e affidabile. Negativo può infine essere considerato l'esperimento della coscrizione marittima in Terraferma, che fu abbandonata dopo la guerra di Cipro, mentre essa rimase in vigore per la sua componente terrestre, le *cernide* — a cui veniva promesso di non dover servire in mare (38) — fino quasi alla fine della Repubblica, favorita in questo dall'impiego largamente locale di queste forze anche in ambito terrestre.

NOTE

(1) N.A.M. Rodger (ed.), *The Sea in History. The Modern World/La Mer dans l'Histoire. La Période Contemporaine*, Woodbridge, Boydell Press, 2017, p. 1/3.

(2) Sull'espansione veneziana nella Terraferma veneto-lombarda, cfr. M. Mallett, *La conquista della Terraferma*, in *Storia di Venezia*, vol. IV, *Il Rinascimento. Politica e cultura*, a cura di A. Tenenti-U. Tucci, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1996, pp. 181-244.

(3) Nel 1378 quattro galee grosse vennero caricate di «mangani, bombarde, e altri istromenti da guerra», anche se non è chiaro se si pensasse di impiegare le bombarde a bordo o sbarcarle per operazioni a terra. Sicuramente nel 1379 veneziani e genovesi si scontrarono nelle acque pugliesi combattendo «per buon pezzo con bombarde, e balestre». Lo stesso anno due cocche vennero «ben fornite d'artiglieria» e almeno una cocca «fornita di bombarde e balestrieri» venne impiegata a Chioggia, mentre nell'attacco a Zara del 1380 l'Armata di galee veneziane «tirò di molte artiglierie e verrettoni». D. Chinazzi, *Cronaca della guerra di Chioggia*, Milano, Daelli e C., 1864, pp. 37-38, 43, 46, 133. Sull'impiego delle artiglierie e sulle operazioni navali della guerra di Chioggia, cfr. S. Lombardo, *Galee, bombarde e guerre di simboli. Innovazioni negli assedi anfibì di Chioggia tra genovesi e veneziani (1379-1380)*, in «Nuova Antologia Militare», 2 (2021), 5, pp. 3-39; A. Musarra, *Il Grifo e il Leone. Genova e Venezia in lotta per il Mediterraneo*, Bari, Laterza, 2020, pp. 255-264.

(4) Sulle fucine dell'Arsenale di Venezia e sulla loro evoluzione, cfr. M. Morin, *Luoghi della produzione, tecniche fusorie e fonditori a Venezia*, in *I cannoni di Venezia. Artiglierie della Serenissima da fortezze e relitti*, a cura di C. Beltrame-Id., Firenze, All'insegna del Giglio, 2013, pp. 27-34. Sulla magistratura istituita per il controllo delle artiglierie, cfr. W. Panciera, *Il governo delle artiglierie. Tecnologia bellica e istituzioni veneziane nel secondo Cinquecento*, Milano, Franco Angeli, 2005.

(5) Sugli Alberghetti, cfr. la voce biografica di M. Morin in *Allgemeines Kunsterlexikon*, 1, Leipzig 1983, pp. 779-784.

(6) Per la lega di bronzo veneziana, cfr. Morin, *Luoghi della produzione*, p. 29.

(7) Una colubrina era generalmente lunga 30-32 calibri, contro i 18-24 calibri dei normali cannoni. G. Ridella, *l'evoluzione strutturale nelle artiglierie di bronzo in Italia tra XV e XVII secolo*, in *I cannoni di Venezia*, pp. 25-26 (13-28).

- (8) Solo per citare qualche esempio, agli inizi del Seicento le fortificazioni dell'isola di Creta avevano 787 pezzi di artiglieria, presumibilmente tutti di bronzo, 116 dei quali erano colubrine, mentre, le fortificazioni di Zara nel 1670 avevano 104 cannoni di bronzo. ASV, *Collegio Relazioni*, busta 81, rel. Capitano [di Candia], s.n. e s.d. [circa 1610]; busta 67, n. 4, rel. Provveditore Generale in Dalmazia Antonio Priuli, 26.3.1670.
- (9) Cfr. *I cannoni di Venezia, Catalogo*, p. 292. Il calibro delle artiglierie veneziane medie e grandi veniva misurato in libbre sottili e non in libbre grosse, come nelle altre nazioni europee. Un pezzo «da 50» veneziano (in grado di sparare cioè una palla piena del peso di 50 libbre sottili), il cui calibro era all'incirca di 170 mm, equivaleva a un classico 32 pdr. inglese. Cfr. M. Morin, *La battaglia di Lepanto: alcuni aspetti della tecnologia navale veneziana, in Meditando sull'evento di Lepanto. Odierna interpretazioni e memorie*, Venezia, Corbo e Fiore, 2004, pp. 71-72 (69-77).
- (10) Cfr. Guilmarin, *Gunpowder and Galleys. Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, London-New York, Cambridge University Press, 1974, p. 163.
- (11) Cfr. *I cannoni di Venezia*, appendice 3, pp. 437-438.
- (12) Su questo processo, cfr. G. Candiani, *I vascelli della Serenissima: guerra, politica e costruzioni navali a Venezia in età moderna, 1650-1720*, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti, 2009, pp. 136-143.
- (13) Cfr. G. Candiani, *Tiburzio Bailo e i cannoni di Sarezzo. Politica navale e forniture militari nella Repubblica di Venezia durante la prima guerra di Morea (1684-99)*, Società e Storia, 102 (2003), pp. 677-706.
- (14) Manca uno studio complessivo sui bombardieri della Serenissima. Per il caso dei bombardieri veronesi, largamente impiegati nelle guerre in Levante, cfr. L. Porto, *Una piazzaforte in età moderna. Verona come sistema fortezza (secc. XV-XVIII)*, Milano, Franco Angeli, 2009, pp. 221-238, 242-258.
- (15) In occasione della guerra di Cipro, Padova inviò in Levante circa 120 dei 350 bombardieri «esercitati» (e 600 iscritti nei ruoli). *Relazioni dei rettori veneti in Terraferma*, IV, *Podesteria e Capitanato di Padova*, Milano, Giuffrè, 1975, rel. Capitano di Padova Pietro Sanudo, 27.9.1571, p. 68.
- (16) Nel Seicento il loro numero oscillò dai 36 ai 48, per scendere a 24 nel Settecento. Cfr. G. Candiani, *Dalla galea alla nave di linea: le trasformazioni della marina veneziana (1572-1699)*, Novi Ligure, Città del Silenzio, 2012, pp. 178-179.
- (17) Sugli oltremarini mancano specifici lavori scientifici. Per un orientamento generale, cfr. E. Concina, *Le Trionfanti armate venete*, Venezia, Filippi, 1972, pp. 29-41; F. Sorini, *Gli Schiavoni: le fedelissime truppe oltremarine di Venezia Tre secoli di storia, 1500-1797*, Collegno (TO), Chiaramonte, 2016. Due casi particolari in G. Candiani *Un corpo di polizia marittima: le galeotte veneziane della Dalmazia (1670-1684)*, in *Extra moenia. Il controllo del territorio nelle campagne e nei piccoli centri*, a cura di L. Antonielli, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2013, pp. 39-63; L. Čoralić, - Katušić, *Peraštanin Tripun Štukanović (+1769) – pukovnik mletačkih ultramarina*, in «Anali Dubrovnik», 50 (2012), pp. 385-410.
- (18) Relativamente agli Stradiotti, cfr. P. Petta, *Stradiotti: soldati albanesi in Italia (sec. 15.-19.)*, Lecce, Argos, 1996.
- (19) Cfr. Candiani, *Un corpo di polizia marittima*, passim.
- (20) Gli unici reparti che, allo stato attuale delle ricerche, risultano essere stati addestrati specificamente per operazioni anfibe furono alcuni reggimenti, compreso un reparto di cavalleria, posti al comando del marchese toscano Alessandro Del Borro e impiegati nelle operazioni in Egeo del 1655-56, nel corso della guerra di Candia (1645-69). Purtroppo le fonti finora consultate non specificano in cosa consistesse il loro particolare addestramento. Su questa esperienza, l'autore sta preparando un articolo.
- (21) Quando il marchese Del Borro accettò l'ingaggio offertogli da Venezia, dovette prendere atto che la gran parte degli uomini che erano pronti a partire con lui, saputo che avrebbero dovuto servire anche in mare, avevano cambiato idea. ASV, *Dispacci Ambasciatori Firenze*, filza 63, n. 120, 7.3.1654, c. 1r.
- (22) Nel 1538 per esempio, i 5 mila lanzichenecchi reclutati quell'anno si rifiutarono di servire sulla flotta e pretesero di andare in Friuli, per la cui zona di operazioni erano stati ingaggiati, valutando al massimo la possibilità di servire in Dalmazia. M. E. Mallett- J.R. Hale, *The Military Organization of a Renaissance State. Venice c. 1400 to 1617*, Cambridge-London-New York-New Rochelle-Melbourne-Sydney, Cambridge University Press, 1984, p. 319.
- (23) ASV, *PTM*, filza 1260, disp. Inquisitore in Armata Giovanni Dandolo n. 3, 28.9.1661. Cfr. anche Mallett-Hale, *The Military Organization*, p. 323.
- (24) Candiani, *I vascelli della Serenissima*, pp. 93-94.
- (25) Sulla leva marittima in Terraferma, cfr. M. Aymard, *La leva marittima*, in *Storia di Venezia*, vol. XII, *Il mare*, a cura di A. Tenenti-U. Tucci, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1991, pp. 440-450 (435-479).
- (26) Sulle cernide, cfr. G. Ongaro, *Peasants and soldiers: the management of the Venetian military structure in the Mainland dominion between the 16. and 17. centuries*, London-New York, Routledge, 2017.
- (27) Nel 1594 e nel 1607 ad esempio, vi furono due mobilitazioni navali, rispettivamente contro gli ottomani e gli spagnoli, senza che si venisse poi a uno scontro effettivo. Cfr. Candiani, *Dalla galea alla nave di linea*, pp. 195-200, 203-205.
- (28) Su questo processo, cfr. A. Tenenti, *Cristoforo da Canal. La Marine Vénitienne avant Lépante*, Paris, SEVPEN, 1962.
- (29) F.C. Lane, *Storia di Venezia*, Torino, Einaudi, 1991 [Baltimore 1973], p. 417; ASV, *Milizia da Mar*, busta 240, 5.8.1545.
- (30) Nel 1500 il Senato ordinò ai rettori della Terraferma di reclutare 2 mila rematori. Aymard, *La leva marittima*, p. 440.
- (31) Lane, *Storia di Venezia*, p. 424; Mallett-Hale, *The Military Organization*, p. 352.
- (32) Aymard, *La leva marittima*, p. 441.
- (33) F. C. Lane, *Le navi di Venezia*, Torino 1983 [Baltimore 1973], p. 196; Aymard, *La leva marittima*, p. 445.
- (34) Candiani, *Dalla galea alla nave di linea*, pp. 193-196.
- (35) Il citato capitano di Padova Pietro Sanudo scriveva nel settembre del 1571 che sui 1684 rematori inviati sulla flotta dal territorio di Padova (un contingente superiore ai 1.600 richiesti) «pochi ne sono tornati». Il padovano vedeva iscritti nei ruoli 3.600 rematori e 1.145 cernide. *Relazioni dei rettori veneti in Terraferma*, IV, *Podesteria e Capitanato di Padova*, Milano, Giuffrè, 1975, p. 68.
- (36) Nel 1605 il territorio di Verona vedeva ancora 4 mila iscritti. Aymard, *La leva marittima*, p. 447.
- (37) Un tentativo nel 1648 di una leva di 1.200 uomini si trasformò rapidamente, date le forti resistenze incontrate, in una offerta in denaro, un fenomeno che peraltro interessava ormai anche la leva marittima di Venezia e del Dogado. Aymard, *La leva marittima*, p. 448; L. Lo Basso, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene, 2003, pp. 89-99.
- (38) Mallett-Hale, *The Military Organization*, p. 354.

TRA MARE E TERRA

Riflessioni sulla Grand Strategy della
Repubblica di Genova in età moderna
(XVI-XVIII sec.)

Emiliano Beri e Leonardo Scavino
(Università di Genova)



Una veduta di Genova e della sua flotta di Christoforo de Grassi (copia del 1597, da un disegno del 1481); Galata Museo del Mare, Genova (wiki.it).

Introduzione: Genova nel Medioevo

Nel Medioevo Genova — un comune retto da un ceto patrizio cittadino (arricchito e integrato da nobili feudali urbanizzati) i cui interessi economici gravitavano sui traffici marittimi — è stata un attore di primo piano della scena internazionale, mediterranea ed Europa. Il suo protagonismo ha assunto la forma, preminente, di politica di potenza, di proiezione della forza attraverso il mare, grazie a notevoli capacità di mobilitazione navale correlate alla disponibilità di capitali privati, veicolati attraverso un sistema di emissioni di titoli di debito pubblico strutturato già a partire dal XII secolo (1), a un *know how* marittimo e navale simbioticamente stimolato dal dinamismo commerciale e militare e, infine, a una condizione privilegiata di carattere demografico-marittimo derivante dal controllo (attraverso le varie forme dirette, indirette, mediate, a macchia di leopardo, proprie di uno stato pre-moderno) di una regione costiera mediterranea, la Liguria, tra le più densamente popolate e caratterizzata da una spiccata vocazione professionale marittima (2) (un eccezionale bacino di reclutamento di marinai, condizione che caratterizzerà la Liguria per secoli, attraverso il Medioevo, l'età moderna e quella contemporanea (3)). È stata una politica di potenza figlia degli interessi del patriato cittadino, posta in essere con la finalità di creare opportunità commerciali e ottenere punti di appoggio e basi nel Levante mediterraneo, nel Nord Africa, nell'Europa occidentale mediterranea e atlantica, di aprire nuove rotte commerciali e proteggerle insieme a quelle già organizzate e consolidate, di sviluppare strumenti mercantili, finanziari e navali funzionali a rendere quanto più efficienti e sicuri i traffici marittimi, di competere sul piano politico e militare con rivali mossi da analoghi intendimenti (primi fra tutti due città marittime dalle caratteristiche similari, Pisa e Venezia, e la Corona d'Aragona), di costruire un dominio territoriale regionale (4) lungo l'arco delle due riviere liguri e controllare la Corsica, l'antemurale marittimo della Liguria (5).

Il dinamismo e il protagonismo dello Stato comunale genovese e dei genovesi (quale comunità marittimo-commerciale che non si esaurisce entro i limiti dello Stato e della sua politica), è una storia di alleanze, di penetrazione economica, di espansione marittimo-commerciale e di guerra. Di guerre condotte contro gli altri attori di questo *Great Game* mediterraneo, per scaltarli e prenderne il posto, per acquisire posizioni su nuovi lidi, per proteggere i propri alleati e la propria reputazione di grande potenza navale, costruita attraverso la guerra e il commercio. Se c'è un elemento che ha caratterizzato la storia di Genova nel Medioevo, insieme al commercio marittimo, è la guerra navale: le guerre contro i Saraceni e la partecipazione alle prime Crociate (XI-XII secolo), che segnano, tra XI e XII secolo, l'inizio dell'ascesa genovese; le guerre del XIII secolo contro Venezia e contro Pisa, che sanciscono la supremazia genovese sulla rivale tirrenica; le guerre del XIV secolo contro la Corona d'Aragona e ancora contro Venezia, che caratterizzano la fase finale della politica di potenza della Genova medievale (6).

La guerra di Chioggia (1378-81), culmine delle guerre veneto-genovesi, rappresenta un punto di svolta nella grande strategia genovese. Secoli di costosi conflitti avevano prodotto un debito pubblico enorme (7). La politica di potenza non era più sostenibile, non nella scala in cui aveva preso corpo nei secoli precedenti con la mobilitazione di flotte di dimensioni eccezionali, prima della crisi demografica del XIV secolo (con una punta di 200 galee nel 1283) (8), e più contenute, ma sempre imponenti, nel Trecento (nell'ordine delle 30-40 galee) quando la ridotta disponibilità di personale marittimo, figlia della crisi, non permise di andare oltre. Nel Quattrocento Genova e i genovesi avevano ormai posizioni commerciali acquisite e consolidate nel Mediterraneo e in buon parte d'Europa (dal Levante ottomano e mamelucco alla Polonia, dal Nord Africa occidentale alle Fiandre, passando per la Spagna), e avevano un sistema finanziario estremamente evoluto, in grado di sostenerle. Il consolidamento del debito pubblico, attuato all'inizio del secolo attraverso la costituzione della Casa di San Giorgio (un organo peculiare che riuniva in sé, grossomodo, le funzioni di ministero del tesoro — emettendo titoli di debito pubblico — di banca centrale — scontando i titoli di credito — e di banca di deposito e credito (9)), diede stabilità al sistema, al prezzo però di ridimensionare la politica di potenza in termini di sforzo militare. Il Quattrocento non è stato un secolo di pace per Genova. Le guerre non sono mancate, specie con l'Aragona, ma la scala di grandezza della mobilitazione militare è stata decisamente più contenuta. La spinta a un'aggressiva politica di potenza è scemata progressivamente. È stata una questione di costi: i capitali privati, abbondanti, eccezionali, veicolati dal debito pubblico, finanziavano le guerre, ma dovevano essere garantiti dalla fiscalità, e la modesta fiscalità di un piccolo Stato regionale d'antico regime con mezzo milione di abitanti, qual era Genova, rappresentava una strozzatura. È stata anche una questione di rapporto tra costi e benefici: investire e rischiare capitali, risorse umane e materiali per sostenere conflitti continui con avversari come Venezia e l'Aragona, senza la prospettiva di un successo definitivo (come era stato quello contro Pisa), iniziò a essere considerato meno proficuo del concentrare gli sforzi sulla conservazione delle posizioni acquisite e sull'opportunità di ottenerne di nuove attraverso la forza economica piuttosto che quella militare; attraverso il prestito di capitali, la competenza finanziaria, il *know how* marittimo e navale, sfruttando quel sapere specialistico, acquisito e sviluppato nel corso del Medioevo, che, se non esclusivo, era quantomeno cosa molto rara. Non erano molti gli attori della scena europea che avevano così tanti capitali, che padroneggiavano gli strumenti tecnico-finanziari per sfruttarli al meglio, che avevano accumulato sapere nel commercio, nella navigazione, nella cantieristica e nella guerra navale. Non è un caso che già dai primi secoli dopo il Mille i genovesi fossero presenti in molti paesi europei non solo per commerciare ma anche per offrire servizi finanziari, per costruire navi e per condurle (penso, per esempio, alla Francia, al Portogallo e alla Castiglia) (10).



Il connubio economico, politico e militare con la Spagna

La penetrazione economica in realtà dinamiche come quella castigliana, o quella portoghese, si tradusse in opportunità di partecipare alla loro espansione economico-commerciale, e di parteciparvi da protagonisti, stimolandola, promuovendola e contribuendo a finanziarla. È il caso della costruzione dell'impero coloniale spagnolo nelle Americhe, nel quale i genovesi hanno avuto un ruolo di primo piano, a partire da Francesco Pinelli — braccio sivigliano della compagnia genovese Centurione-Pinelli, principale finanziatore della spedizione di Colombo e promotore, nel 1503, della costituzione della *Casa de Contratación*, di cui fu il primo *factor general* — passando per una variegata costellazione di operatori economici, finanziari e politici, la cui presenza nella Spagna atlantica e in America Latina ha assunto una connotazione strutturale, plurisecolare, che è sopravvissuta alla fine dell'esperienza coloniale (11).

La presenza genovese in Castiglia era vecchia di almeno due secoli, figlia della scelta di ampliare e diversificare lo spazio d'azione commerciale, fatta in relazione al perdurare del conflitto con Venezia nel

Il porto di Genova, dove si svolge l'allegorico incontro tra Paolo III, Carlo V e Andrea Doria, preludio della costituzione della Sacra Lega contro Solimano. Museo Navale di Genova-Pegli (foto di Scala, Firenze).



Levante mediterraneo (12). Nei decenni convulsi di passaggio tra il XV e il XVI secolo questa presenza si era arricchita di nuovi significati, in relazione all'*ouverture* dell'espansione coloniale castigliana, alle guerre d'Italia (iniziate nel 1494 con la discesa di Carlo VIII di Francia nella penisola (13)) e alla politica spagnola di conquista di *presidios* in Nord Africa per neutralizzare la minaccia portata dai corsari barbareschi alla sicurezza degli spazi marittimi e litoranei nel Mediterraneo occidentale (politica da cui prese corpo il pluridecennale conflitto tra la Monarchia iberica e l'Impero Ottomano (14)).

La polarizzazione delle guerre d'Italia sul confronto tra Francia e Spagna impose a Genova una scelta di campo. Inizialmente la scelta ricadde sulla Francia, che già aveva temporaneamente ottenuto la signoria della città all'inizio del Quattrocento. Successivamente all'interno del patriziato cittadino prevalse il partito favorevole alla Spagna. Il cambio di campo prese corpo nel 1528, un momento chiave della storia di Genova. A un legame economico, ispano-genovese, già consolidato si sovrappose un connubio politico, facendo di Genova una dei centri di gravità, dei centri propulsori, della monarchia degli Asburgo di Spagna, in una condizione del tutto peculiare, ossia senza essere sottoposta alla sovranità spagnola. Il 1528 è l'anno dell'accordo tra Carlo V, imperatore del Sacro Romano Impero e re di Spagna, e Andrea Doria, guida politica del patriziato genovese, ammiraglio e armatore di galee fino a quel momento al servizio della Francia. L'accordo sottrasse Genova all'influenza francese collocandola nell'orbita ispano-asburgica, con garanzia di indipendenza e protezione. Carlo ottenne un accesso sostanzialmente esclusivo ai capitali e alle galee degli uomini d'affari e degli armatori genovesi (galee che andranno a formare oltre metà della sua flotta, e armatori che verranno collocati ai vertici della gerarchia di co-

mando, con Andrea Doria nominato capitano generale del mare, ossia comandante generale della flotta), e il controllo, anche se indiretto, di Genova e della Corsica, che occupavano una posizione cruciale lungo la più praticata rotta di collegamento tra la Spagna e i domini italiani di Carlo (Milano, Napoli, Sardegna e Sicilia) (15).

Anche i genovesi ottennero molto, a cominciare dalla stabilità interna. La vita politica della Genova medievale era stata permanentemente caratterizzata da lotte di fazione, guerre intestine e continui rivolgimenti dei vertici di potere. Una parte decisamente predominante del patriziato cittadino, coagulata intorno ad Andrea Doria, si era fatta promotrice di un progetto che, sotto la tutela di Carlo V, avrebbe dovuto garantire stabilità allo Stato genovese riformando il vecchio ordinamento comunale e dando corpo a una nuova realtà: la Repubblica, oligarchica, di Genova. Accanto alla stabilità vanno collocate le opportunità economiche. L'accordo con Carlo V apriva ancora di più la Spagna e i suoi domini coloniali alla penetrazione economica degli operatori economici genovesi (16), garantendo loro una posizione privilegiata, e generava opportunità di investimenti finanziari nel debito pubblico della monarchia iberica, garantiti dall'argento delle miniere americane. Gli uomini d'affari genovesi divennero in un breve lasso di tempo i principali banchieri dei sovrani spa-



gnoli; nel corso del XVI secolo un terzo dell'argento e dell'oro americani sbarcati a Siviglia finirà nelle loro tasche; e nel secolo successivo il flusso non solo continuerà, ma crescerà (17). Bisogna poi guardare anche alla sfera militare. L'accordo con Carlo V significò protezione per Genova, per i suoi domini e per i suoi traffici, e opportunità di carriera per il'aristocrazia genovese nel sistema politico e militare della monarchia. Opportunità che molti genovesi seppero sfruttare abilmente, occupando posizioni di potere di rilievo da cui influenzarono le scelte strategiche della corona in relazione agli interessi della propria città e dei propri compatrioti (si pensi ad Andrea e Gian Andrea Doria, inseriti da Arturo Pacini fra i «costruttori di strategie» di Carlo V e Filippo II, ma anche a Federico Spinola, generale della galee di Fian-dra negli anni a cavallo tra XVI e XVII secolo, e a suo fratello Ambrogio, comandante dell'Armata della Fian-dre nei primi decenni del Seicento (18)). In ultimo l'accordo con Carlo V garantiva l'indipendenza della neonata Repubblica, neutralizzando la minaccia di annessione (francese) che incombeva su Genova dall'inizio delle guerre d'Italia. In sintesi Genova, e i genovesi, ottennero tutti i vantaggi derivanti dall'essere collocati all'interno di quella Monarchia che si apprestava a diventare la maggiore potenza europea, mantenendo però un'indipendenza che, per quanto limitata di fatto dal rapporto simbiotico con la Corona, concedeva libertà di movimento sul mercato internazionale e possibilità di sganciamento nel momento in cui il connubio non fosse più stato vantaggioso (come accadrà nell'ultimo quarto del XVII secolo quando lo sganciamento, per quanto complesso e non indolore, prenderà corpo) (19).

Guerre d'Italia, guerra contro gli ottomani, guerra contro i barbareschi

Dal 1528 Genova e i genovesi sono stati parte integrante, anzi elemento cruciale, della politica di potenza e della grande strategia della monarchia degli *Austrias* (gli Asburgo di Spagna) impegnata nella guerra contro la Francia in Italia e nella guerra contro gli ottomani e i corsari barbareschi nel



La guerra degli ottant'anni. Qui rappresentata La battaglia di Nieuwpoort (2 luglio 1600) (wikipedia.org).

Mediterraneo. Faccio riferimento sia a Genova, ossia allo stato genovese, che ai genovesi perché i due soggetti, come già detto, non coincidono in tutto e per tutto, e nel sistema imperiale spagnolo avevano ruoli e rilevanza connessi ma differenziati.

Lo Stato genovese, nella sua doppia configurazione territoriale, Liguria (con Genova) e Corsica, era una piccola realtà politica collocata geograficamente, come ho già accennato, in una posizione essenziale, sotto il profilo strategico, per collegare la Spagna ai territori italiani sotto sovranità asburgica e ai suoi alleati nella penisola (il ducato, poi granducato, di Toscana, gli Stati sabaudi e lo Stato pontificio). Dal 1567, nel quadro della guerra ispano-olandese degli ottant'anni, la sua posizione diventerà essenziale anche per collegare la Spagna alle Fiandre attraverso quella «Strada spagnola» che dalla Liguria, attraverso il milanese, le Alpi e la Renania, permetteva di raggiungere Bruxelles — capitale di Paesi Bassi meridionali, rimasti fedeli alla Monarchia — quando la potenza navale anglo-olandese sconsigliava alle navi spagnole di risalire la Manica (20).

I genovesi rappresentavano una «nazione» il cui peso strategico si misurava attraverso la sua disponibilità di capitali, il suo *know-how* marittimo-navale e la sua presenza internazionale, ramificata e consolidata, in ambito commerciale e finanziario. La finanza e il settore marittimo-navale genovese divennero elemento essenziale del sistema politico, militare ed economico della monarchia ispano-asburgica.

Le galee degli armatori genovesi andarono a costituire, nel corso del XVI secolo, da metà a un quinto della flotta spagnola mediterranea. Marinai e capitani liguri vennero reclutati per servire anche sulle galee spagnole, toscane, napoletane e siciliane. Gli uomini d'affari genovesi finanziarono massicciamente la politica di potenza asburgica, offrendo non solo i capitali ma anche il sapere tecnico per utilizzarli (21) e coniugando non di rado impegno economico e carriera militare (è esemplificativo il caso Federico e Ambrogio Spinola nelle Fiandre, dove i due fratelli unirono l'investimento finanziario nello sforzo bellico spagnolo al comando militare: navale nel caso di Federico e terrestre nel caso di Ambrogio (22)).

Per Genova e il suo dominio l'ombrello protettivo spagnolo — alla cui forza i genovesi contribuivano in forma determinante attraverso capitali e galee — fu elemento essenziale di una strategia conservativa, finalizzata a mantenere in vita uno Stato oligarchico indipendente, e a proteggere i suoi traffici marittimi, nel turbinio dello scontro tra Francia e Spagna in Italia e tra Spagna e Impero Ottomano nel Mediterraneo. Nel corso della guerra mediterranea del XVI secolo e delle guerre d'Italia lo sforzo genovese di difesa dalle mire annessionistiche francesi, dalla minaccia ottomana e dall'attività predatrice dei corsari barbareschi (sudditi ottomani) va letto in relazione al connubio Genova-Spagna. Questi tre elementi agirono sinergicamente nel momento in cui, tra 1536 e 1559, Francia e Impero Ottomano si allearono contro gli Asburgo, cercando di coordinare, con modesta efficienza, il proprio sforzo militare contro il nemico comune.

Se dovessimo spiegare la capacità di difesa genovese guardando alla sua sola realtà statuale, e alla

sua sola Forza militare, saremmo fuori strada. Vedremmo, in particolare a partire dal 1536, lo Stato genovese impegnato a investire risorse notevoli per ampliare e modernizzare il suo sistema fortificatorio. Lo vedremmo dotare Genova di una nuova cinta muraria bastionata in luogo di quella, ormai obsoleta, medievale. Lo vedremmo realizzare due fortezze a guardia dei due porti naturali che un'armata franco-ottomana proveniente dal mare avrebbe potuto utilizzare per invadere la Liguria (la fortezza di Santa Maria a guardia del Golfo di Spezia e la fortezza del Priamar di Savona a guardia della rada di Vado). Lo vedremmo ammodernare le fortificazioni della città-cittadelle della Corsica (Bastia, Ajaccio, Calvi e Bonifacio) e stimolare le comunità locali, e i privati, a realizzare fortificazioni minori per proteggere i litorali liguri e corsi, e le rotte costiere, dai corsari barbareschi, sostenendone il loro sforzo economico (e fu uno sforzo di enorme dimensione, perché nell'arco di alcuni decenni saranno probabilmente circa 300 le opere realizzate o modernizzate, poco meno di cento in Corsica, circa il doppio in Liguria). Lo vedremmo, infine, organizzare una Forza militare locale, la milizia territoriale, per guarnire questo sistema fortificatorio, le cui dimensioni andavano oltre le possibilità del piccolissimo esercito in servizio permanente. Un esercito piccolissimo che rimase tale (23). Ci troveremo di fronte, in sintesi, a uno Stato impegnato nell'allestimento di un imponente sistema di fortificazioni ma privo di un Esercito e di una flotta da guerra degni di questo nome. Un Esercito di terra che nel 1530 contava 500, e ancora alla fine del secolo non superava i 1.000. Una flotta da guerra formata da 3 galee nel 1559, salite a 8 alla fine del secolo: nulla rispetto alle flotte mobilitate durante le campagne navali del Medioevo.

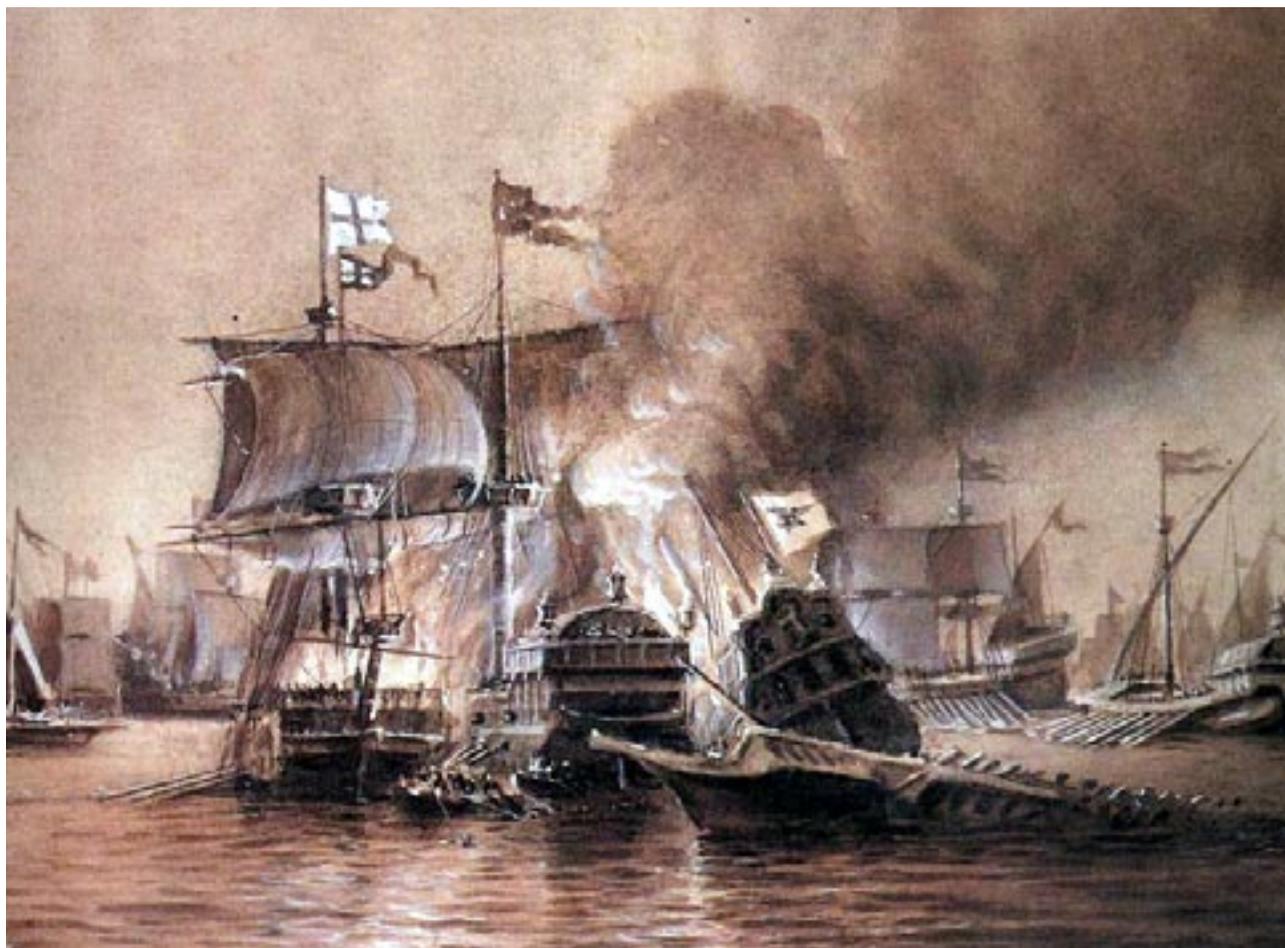
Ma, come anticipato, guardare alla sola dimensione militare dello Stato genovese sarebbe fuorviante. Per capire la capacità di difesa genovese dobbiamo guardare alla dimensione militare della monarchia asburgica. Genova era alleata della Spagna, era protetta dalle Forze armate spagnole, dall'Esercito spagnolo di stanza nel ducato di Milano e dalla flotta spagnola. La «Squadra di Genova» fino agli anni Sessanta del Cinquecento sarà la più forte tra le squadre navali della flotta asburgica del Mediterraneo, con un organico (massimo) di 25 galee al comando dei Doria (prima Andrea, poi suo cugino, ed erede, Gian Andrea). Era una squadra navale permanente spagnola con base a Genova, formata da galee di proprietà di armatori genovesi (con un'aliquota dominante della famiglia Doria), gli «*asentisti*», impegnata nella protezione del mar Ligure e del Tirreno insieme alle altre squadre della flotta del Mediterraneo, in primo luogo quella di Napoli e quella di Sicilia, nelle quali, in tempi diversi, non mancò una presenza di galee di armatori genovesi (24).

C'è di più, perché lo sguardo sul connubio ispano-genovese non deve fermarsi al solo ambito della difesa della Repubblica e degli spazi marittimi su cui insistevano i suoi litorali. Gli interessi del settore armatoriale e commerciale genovese erano estesi a tutto il Mediterraneo occidentale. La minaccia franco-ottomano-barbaresca insisteva non solo su Genova e su suoi domini, ma anche sulle rotte praticate dalle navi mercantili genovesi. Gli interessi genovesi coincidevano, quindi, con quelli che determineranno nel corso del XVI secolo lo sforzo spagnolo di controllo delle coste del Maghreb, da Orano a Tripoli, passando per Algeri, Biserta e Tunisi. Uno sforzo pluridecennale il cui scopo sarà essenzialmente quello di eradicare la minaccia corsara barbaresca, eliminando le sue basi, e di togliere agli ottomani punti di appoggio per un'eventuale proiezione di forza contro la Sicilia, l'Italia meridionale, l'Andalusia e le Baleari.

I capitali genovesi, le galee e le navi mercantili, da trasporto, degli armatori genovesi contribuiranno, dopo il 1528, alla già avviata politica di espansione nordafricana della Spagna, nelle imprese di Tunisi (1535), di Algeri (1541), di Mahdia (1550) e di Tripoli (battaglia di Gerba, 1560). Una politica di sicurezza, di *Custodia Maris*, perché il modo migliore per proteggere uno spazio marittimo stretto era quello di controllarne entrambe le sponde (25), specie in un contesto in cui l'autonomia delle *capital ships* delle flotte da guerra, le galee, era estremamente limitata, e quindi la proiezione di forza attraverso il mare necessitava di una rete di basi e punti di appoggio. Per questo motivo controllare i

litorali di un mare stretto limitava notevolmente le capacità operative del nemico al suo interno (26). Più in generale i genovesi contribuiranno allo sforzo bellico degli *Austrias* nel Mediterraneo. Uno sforzo bellico che li vedrà impegnati da protagonisti (sia per il peso delle loro galee e dei loro capitali nella flotta, sia per il fatto che un genovese, Andrea Doria, ha ricoperto in questa fase il ruolo di capitano generale del mare) nella sua fase più spiccatamente offensiva. Una fase i cui episodi salienti possono essere individuati nella conquista di Corone (1532), nella successiva vittoria contro la flotta ottomana ottenuta da Andrea Doria al largo della stessa Corone (1533) (27), nella già citata impresa di Tunisi, nell'operazione navale, coronata da successo, contro la flotta ottomana impegnata nell'assedio di Corfù (1537) e nella battaglia della Prevesa (1538) (28).

Quest'ultima battaglia segnerà tanto il fallimento di una temporanea alleanza anti-ottomana tra Carlo V e Venezia quanto il passaggio da una condizione di temporanea superiorità navale ispano-imperiale, che aveva natura essenzialmente qualitativa, a una più marcata e stabile superiorità navale ottomana, essenzialmente di natura quantitativa (solo le flotte riunite degli *Austrias* e di Venezia avrebbero potuto competere, per dimensioni, con quella ottomana, ma l'alleanza ispano-veneziana non prenderà più corpo fino al 1570), con però anche un deciso incremento qualitativo, connesso alla ascesa di Khayr al-Din Barbarossa al rango *kapudan pasha* — «capitano pascià», comandante generale della flotta — e al più stabile inserimento delle squadre barbaresche nella flotta (29).



Battaglia di Gerba del 1560 (wikipedia.org).

Il contributo genovese allo sforzo bellico degli *Austrias* sarà rilevante anche nella, più lunga, fase essenzialmente difensiva, che ha avuto quali snodi cruciali l'invasione franco-ottomana della Corsica (1553-1559), la sconfitta di Gerba (1560), l'assedio di Malta (1565) e la vittoria di Lepanto (1571, con 28 galee di asentisti genovesi sulle 78 schierate dalla Spagna (30)). L'invasione della Corsica è forse l'episodio che connota la fase più delicata del conflitto, perché si colloca in un momento in cui la flotta ottomana, assistita dalla squadra di galee francesi del Mediterraneo, poté godere di una decisa superiorità navale, evidenziata dalla vittoria sulla squadra ispano-italiana di Andrea Doria al largo di Ponza nel 1552 (più di 100 galee ottomane contro 40 al comando del Doria) (31) e in cui l'alleanza franco-ottomana produsse il massimo sforzo in termini di proiezione della forza attraverso il mare contro l'Italia spagnola, dando luogo all'unica invasione su ampia scala che gli ottomani abbiano portato dal mare contro il complesso politico-territoriale ispano-italiano controllato dagli Asburgo.

Nell'invasione della Corsica (invasione accompagnata dall'insurrezione antigenovese di una parte consistente del notabilato isolano) il connubio, politico e strategico, ispano-genovese si manifestò in tutta la sua valenza. Il significato di un eventuale successo franco-ottomano in Corsica sarebbe andato ben oltre la mera perdita di un dominio genovese. Genova si sarebbe ritrovata con la sponda meridionale del Mar Ligure in mano nemica, col nemico installato in una base da utilizzare per dare l'assalto alla Liguria e a Genova stessa. Il principale asse di collegamento tra Spagna e Italia sarebbe stato reciso, perché la «rotta spagnola del Mediterraneo occidentale» aveva in Genova uno snodo cruciale, sia verso l'Italia meridionale e insulare (l'alternativa per raggiungere Napoli, Palermo e Cagliari, la rotta Baleari-Cagliari, era meno sicura perché più vicina alle basi ottomano-barbaresche in Nord Africa), sia verso Milano (e in questo caso non esistevano alternative) e ruotava, letteralmente, intorno alla Corsica nel tratto in cui attraversava, da ovest a sud-est, il Mar Ligure e l'alto Tirreno. La scelta franco-ottomana dell'obiettivo non fu casuale, e fu la Forza militare della monarchia asburgica, nel suo complesso, alimentata dai capitali genovesi e strutturata, sul mare, intorno alla «Squadra di Genova», a far fronte all'invasione sotto la direzione di Andrea Doria (32).

Nuovi scenari: crisi del connubio con la Spagna e politica repubblicista-navalista

La definitiva conquista ottomana di Tunisi (1574) e l'accordo armistiziale ispano-ottomano raggiunto del 1581 chiusero, di fatto, il conflitto tra la Spagna di Filippo II e l'Impero Ottomano. Il progetto spagnolo di controllo del Nord Africa, che dal 1560 (con l'annientamento a Gerba della flotta ispano-italiana riunita per riconquistare Tripoli) si era via via esaurito di fronte alla forza del connubio ottomano-barbaresco, venne definitivamente accantonato. Il progetto, come ho già detto, aveva avuto per obiettivo la sicurezza del Mediterraneo occidentale, in relazione all'attività corsara barbaresca, da raggiungere attraverso la conquista della sua sponda meridionale. Ora, alla luce del suo fallimento, la sicurezza dei litorali e dei traffici marittimi ispano-italiani doveva essere perseguita attraverso la molto meno efficace difesa passiva, con l'utilizzo delle squadre di galee quale forza di polizia marittima e l'intensificazione della fortificazione-militarizzazione delle coste (33) (per quanto riguarda Genova è di questi anni, a partire dal 1575, l'avvio di un vasto progetto di costru-



zione di 70 nuove torri costiere in Corsica, di realizzazione di nuove fortificazioni in Liguria e di riorganizzazione e centralizzazione delle milizie territoriali locali (34)).

Venuta meno la minaccia ottomana (o, quantomeno, allontanatasi dall'orizzonte politico genovese l'imminenza di questa minaccia), il significato strategico del connubio politico con la Spagna mutò di significato, andando, nel corso del Seicento, prima incrinandosi e poi dissolvendosi. Mi riferisco al solo connubio politico, perché quello economico sarà caratterizzato da una lunga durata che manterrà una notevole rilevanza, anche se non avrà i tratti di esclusività propri della fase compresa tra medio Cinquecento e medio Seicento (35). Il primo segno di crisi va ricondotto all'autonoma iniziativa politica che caratterizza alcuni attori del sistema imperiale spagnolo nel primo Seicento (si pensi, per esempio, alla guerra navale condotta dal viceré di Napoli, duca di Osuna, contro Venezia tra 1616 e 1620 (36)). Nel 1605 il governatore di Milano, conte di Fuentes, rivendicò antichi diritti feudali del ducato milanese sul territorio di Sarzana e il Golfo della Spezia, domini genovesi, con l'obiettivo di fare del Golfo il nuovo porto di collegamento tra Milano e la Spagna. Genova rispose avviando un progetto di ampliamento e ammodernamento del sistema fortificatorio del Golfo, estendendolo anche alla rada di Vada, nel timore che la Spagna potesse nuovamente accarezzare progetti di annessione della Repubblica, come già era accaduto nel 1547, dopo la congiura filofrancesa dei Fieschi, e nel 1575, durante la guerra civile genovese tra Nobili Nuovi e Vecchi) (37).

A questo primo segnale di crisi se ne aggiunsero altri, ben più rilevanti, perché ci parlano del progressivo dissolvimento di quell'ombrello protettivo spagnolo, militare e navale, su Genova che era elemento

R. Claudus. "Battaglia fra velieri". Olio su tela, cm 190x115. Circolo Ufficiali Marina Militare - Taranto.



cruciale del connubio nella prospettiva politica genovese, perché garantiva la sicurezza e l'indipendenza della Repubblica emendandola dalla necessità di sostenere più consistenti spese militari (ossia di avere Forze armate permanenti, navali e di terra, di maggiori dimensioni). Il progressivo dissolvimento dell'ombrello protettivo iniziò a manifestarsi nel quadro della guerra dei trent'anni (1618-1648) e della guerra tra Spagna e Francia (1635-1659), prima col tentativo franco-sabauda di conquista di Genova con un attacco da nord, attraverso i passi appenninici (prima guerra savoina, 1625) (38), poi con la guerra di corsa francese contro il traffico marittimo genovese (1635-1659) (39). Il contributo spagnolo alla difesa di Genova nel 1625 non mancò, fu consistente e determinante, ma il pericolo scampato portò il governo genovese alla decisione di effettuare investimenti massicci — oltre 10 milioni di lire, l'equivalente di due anni di entrate fiscali del secolo successivo (40) — per guardarsi le spalle, non considerando più i *tercios* spagnoli di Milano quale garanzia assoluta di protezione dalle minacce provenienti dall'Oltregiogo (ossia dal Continente, dal fronte terra). La capitale fu dotata di una nuova cinta muraria, realizzata sui 12 km di dorsali collinari che dominavano la città (e la cinta cinquecentesca) e sui 7 km del fronte mare (solo in parte già protetto dalla vecchia cinta). La principale strada di collegamento tra Genova e l'Oltregiogo, quella del passo della Bocchetta, venne protetta a nord dello spartiacque appenninico trasformando il castello di Gavi in una grande fortezza, e altre opere vennero realizzate a Savona, nelle Riviere e in Corsica (41).

L'esperienza del 1625 diede maggior voce, all'interno del patriziato genovese, a quella corrente politica, definita repubblicista-navalista, scettica, se non ostile, al connubio con la Spagna e sostenitrice di un progetto politico finalizzato a ridare alla Repubblica una completa autonomia politico-militare, in primo luogo attraverso il recupero della tradizionale potenza navale (una potenza navale che a partire dal 1528 si era manifestata in seno alla flotta spagnola e non come potenza navale dello Stato genovese) (42). Il programma repubblicista guardò, quale modello, non solo al passato genovese ma anche all'Olanda, la Repubblica navale in grado di affrontare con successo la potenza spagnola, e prese corpo negli anni dello stillicidio provocato dalla corsa francese (43) e, in subordine, dai sempre presenti corsari barbareschi (con cui Genova resterà in guerra — una guerra difensiva, di protezione del traffico marittimo — per tutti i tre secoli dell'età moderna). Ma ben lungi dal riprodurre il successo olandese, non andò oltre un modesto incremento delle Forze navali. Venne organizzata una squadra di navi di linea (vascelli a due ponti da 40, 50, 60 e 70 cannoni), che non supererà mai le quattro unità, deputata a scortare i mercantili sulla rotta Genova-Cadice-Lisbona. Era la rotta più importante per il commercio marittimo genovese, perché faceva affluire a Genova l'argento e le merci coloniali provenienti dall'America spagnola e dal Brasile, ed era particolarmente esposta, perché si sviluppava nelle acque più battute dai corsari francesi e da quelli algerini (i più attivi tra i barbareschi). Oltre all'allestimento della squadra di navi di linea il progetto navalista interessò anche lo stuolo statale di galee, che dalle 8 unità di fine Cinquecento venne portato a un massimo di 16, introducendo galee ciurmate con rematori liberi a fianco di quelle ciurmate con forzati e schiavi (44).

Il progetto navalista non produsse niente di più, e non avrebbe potuto farlo, perché le disponibilità finanziarie della Repubblica erano modeste, e gli investimenti nelle nuove fortificazioni, e nel parallelo incremento dell'esercito permanente (il cui organico venne portato prima a 2.000 effettivi, poi a 3.500, con un picco di 13.000 durante la guerra del 1625) assorbirono risorse consistenti (45). Il respiro fu limitato, concentrato sulla difesa. Difesa dalle mire annessionistiche sabaude e francesi e protezione dei traffici marittimi, senza dipendere dalla Forza militare spagnola. Nulla che si avvicinasse, anche lontanamente, a una nuova stagione di politica di potenza.

La Forza navale venne concepita essenzialmente come strumento di protezione dei traffici commerciali dalla minaccia corsara barbaresca (permanente) e da quella francese (nel momento in cui la Francia era in guerra con la Spagna e i neutrali mercantili genovesi venivano identificati, e trattati, come filospagnoli). In subordine la Forza navale fu impegnata anche alla protezione dei litorali dalle incursioni dei barbareschi; un compito subordinato però alla luce della sempre minor frequenza delle incursioni a terra, a cui i corsari nordafricani dal medio Seicento preferirono sempre più l'azione pre-datrice in mare, ossia la cattura di bastimenti mercantili, meno costosa e meno rischiosa, ma non meno remunerativa (46).

La centralità della minaccia corsara nella strategia marittima genovese spiega le scelte fatte in materia di organizzazione delle Forze navali, con una piccola squadra di navi di linea deputata alla scorta dei mercantili sulla rotta più importante per il traffico genovese (la già citata Genova-Cadice-Lisbona), e l'implemento dello stuolo di galee. Perché la galea, lungi da essere un retaggio del passato, era ancora una tipologia di bastimento che, in forza della doppia propulsione vela-remo, era estremamente efficace come strumento di polizia marittima nel teatro mediterraneo. La centralità della minaccia corsara è correlata anche da un altro fenomeno che caratterizza la *grand strategy* genovese nel Sei-Settecento, quello dello sforzo autoprotettivo della Marina mercantile. È un fenomeno connesso alle modeste dimensioni della Forza navale genovese e, di conseguenza, alla sua limitata capacità di offrire una protezione capillare al traffico marittimo, favorito e promosso dallo Stato, che nel Seicento prenderà principalmente la forma di scelte armatoriali indirizzate verso la costruzione di grandi vascelli mercantili potentemente armati (da 40, 50, 60 e 70 cannoni), suscettibili, tra l'altro, di essere noleggiati dalla Repubblica per accrescere, in caso di necessità, le dimensioni della piccola squadra

di navi di linea (47) (e suscettibili, come avvenne, di essere noleggate anche da altri Stati, per operare all'interno delle loro Marine da guerra, in alcuni casi perpetrando la pratica tradizionale degli asentisti di galee, declinata nella nuova forma del noleggio di navi di linea (48)). La centralità della minaccia corsara spiega anche la consistenza del sistema fortificatorio costiero. Un sistema estremamente denso, capillare, sviluppato in profondità in relazione alla dimensione anfibia della minaccia corsara (le incursioni a terra), ma non meno cruciale nel suo essere anche strumento di protezione della navigazione nella misura in cui le rotte commerciali mediterranee avevano una connotazione principalmente costiera. Erano rotte di cabotaggio che si sviluppavano a ridosso del litorale e permettevano ai bastimenti, in caso di attacco corsaro, di trovare rapidamente protezione sotto costa, negli approdi e nella cale difese dalle fortificazioni; e, in casi estremi, permettevano agli equipaggi di abbandonare il bastimento e trovare rifugio a terra, all'interno delle fortificazioni (perché i corsari barbareschi puntavano in primo luogo alla preda umana, al marinaio o al passeggero da far schiavo, per cui erano gli uomini a bordo dei bastimenti che, in primo luogo, andavano protetti) (49).

L'indebolimento della valenza protettiva del connubio politico con la Spagna emerge chiaramente nell'ultimo trentennio del XVII secolo, prima col nuovo, fallito, tentativo del duca di Savoia di invadere e anettere la Repubblica (1672), poi con l'offensiva portata dalla flotta del Re Sole contro Genova nel 1684 (un bombardamento navale, effettuato utilizzando il relativamente nuovo strumento delle «galeotte da bombe», palandre armate con mortai, accompagnato da un tentativo di sbarco, respinto, a ponente e levante della città, per assediare) (50). La guerra del 1672 concentrò nuovamente l'attenzione del Governo genovese sulla minaccia proveniente dall'Oltregiogo e sulla necessità di rafforzare l'armata di terra, sempre piccola nella sua configurazione permanente (in modo da contenere i costi ordinari), ma pensata per essere ipertrofizzata rapidamente in caso di guerra (le compagnie erano tenute consapevolmente sotto organico in tempo di pace, in modo che, in caso di guerra, gli effettivi dell'armata potessero essere incrementati in primo luogo attraverso nuovi reclutamenti di truppa da inserire in reparti già organizzati, limitando così la necessità di formarne di nuovi, per risparmiare tempo e denaro (51)).

Tra neutralità, guerre e corsa

La guerra del 1684, esauritasi nel bombardamento navale della città, dimostrò definitivamente che il connubio con la Spagna non garantiva più Genova dalle minacce che il mutare degli equilibri di potenza in Europa prospettavano: truppe spagnole arrivate da Milano contribuirono a respingere i tentativi di sbarco francesi, ma le Forze navali spagnole, ivi compresa la squadra di galee spagnole di Genova, comandata sempre dai Doria, brillarono per la loro impotenza di fronte alla flotta francese. La dimostrazione fu ancor più efficace nella misura in cui la minaccia arrivò dal mare, non dall'Oltregiogo. Dopo la fine della guerra ispano-ottomana del XVI secolo il fronte marittimo per Genova era stato caratterizzato sì da problematiche, ma a bassa intensità (la guerra di corsa), non da minacce ad alta intensità, come fu quella portata dalla flotta francese. La guerra sancì, in definitiva, la fine dell'ormai già debole connubio politico con la Spagna. La nuova collocazione della Repubblica sullo scenario internazionale si configurò all'insegna della neutralità. Una neutralità marcatamente sbilanciata in direzione della Francia, ancor di più dopo la successione borbonica in Spagna e la connessione familiare tra le due Corone, alla luce dei sempre intensi interessi economico-commerciali dei genovesi in Spagna e nel suo impero coloniale. La guerra del 1684 dimostrò, altresì, l'inutilità marina da guerra genovese di fronte a minacce ad alta intensità portate dalle Forze navali di grandi potenze, e non poteva essere altrimenti per uno strumento navale concepito per compiti di polizia marittima, ossia per la protezione del traffico mercantile da una minaccia a bassa intensità come quella corsara, in primo luogo barbaresca.

Anche nel secolo successivo, nel Settecento, la politica marittima genovese fu incentrata essenzial-

mente sulla risposta alla minaccia corsara, ossia al problema di fornire protezione ai traffici marittimi dalla perdurante azione predatrice barbaresca. La configurazione delle Forze navali e le scelte in materia di politica e strategia navale vanno lette, come per il Seicento, sempre in questo senso. La domanda di protezione proveniente dal settore marittimo, il settore che condivideva il podio dell'economia genovese con l'attività finanziaria, è stato il centro di gravità della strategia genovese sul fronte mare tanto nel XVII quanto nel XVIII secolo (52). Un centro di gravità a cui però nel corso del Settecento vennero destinate risorse via via sempre più ridotte per effetto delle scelte, degli accadimenti e delle necessità imposte dal fronte terra, continentale e insulare.



Il bombardamento di Genova nel 1684 (wikipedia.org).

Dopo l'accrescimento seicentesco le Forze navali vissero una lunga fase di progressivo decremento, con la rinuncia alla squadra di navi di linea e il progressivo ridimensionamento dello stuolo di galee (sette unità all'inizio del secolo, cinque a metà, tre alla fine). Il depauperamento del dispositivo navale permanente valorizzò da un lato la pratica, già attuata precedentemente ma di modesta rilevanza, del ricorso al noleggio di bastimenti mercantili per la polizia marittima (53) (anche attraverso l'espedito del finanziamento per mezzo di elemosine e lasciti testamentari finalizzati a proteggere i marinai dagli Infedeli (54)), e dall'altro il ruolo delle fortificazioni costiere nella protezione delle rotte e il ricorso a pratiche di autoprotezione da parte del mondo armatoriale e mercantile. Pratiche, queste ultime, che dai primi decenni del secolo abbandonarono la configurazione, preminente, dell'autodifesa armata, del grande vascello mercantile da 40, 50, 60, 70 cannoni, per assumere quella del mimetismo di bandiera, dell'utilizzo di bandiere ombra (in primo luogo la bandiera francese, poi quella britannica e, in alcune fasi, anche quella imperiale). Questa pratica si spiega in relazione alla minaccia a cui l'autoprotezione doveva far fronte, la corsa barbaresca, e alla strategia adottata dalle grandi potenze europee, dal tardo Seicento, per neutralizzarla: la sottoscrizione di trattati di pace con i sovrani degli Stati barbareschi (le Reggenze di Algeri, Tunisi e Tripoli), perché la corsa veniva attuata, legittimamente, solo se esisteva uno stato di guerra. I trattati di pace venivano imposti, e mantenuti in essere, attraverso un dosaggio misto di deterrenza navale (bombardamento dal mare delle città capitali, con successiva minaccia di reiterazione) e pagamento di tributi annuali come forma di indennizzo per i mancati profitti prodotti dalla corsa (55).

Lo Stato genovese non perseguì con efficacia una strategia di questo tipo, per mancanza di Forza navale (per minacciare, attraverso la proiezione della forza, le capitali degli stati barbareschi, era necessario possedere navi di linea e palandre da bombe: non una flotta da polizia marittima ma una flotta da battaglia, e di dimensioni consistenti) e di volontà (e possibilità) di spendere somme consistenti (minore, o nulla, era la forza della minaccia navale, maggiore doveva essere l'importo del tributo pagato). Da qui derivò la pratica, per i mercantili genovesi, di navigare con la bandiera degli Stati che avevano sottoscritto trattati di pace con i barbareschi, in modo da godere della protezione che i trattati fornivano. L'utilizzo delle bandiere ombra, possibile grazie a espedienti quali la naturalizzazione e la vendita simulata, emendava gli armatori liguri dai costi dell'autoprotezione armata — grandi vascelli,

decine di cannoni ed elevato numero di marinai imbarcati — conferendogli maggiore competitività sul mercato dei noli marittimi nei confronti di quelle marinerie che già godevano della protezione dei trattati (e quindi non erano gravati da costi elevati di autoprotezione). La politica del Governo di fronte a questo fenomeno, rilevato come massiccio a partire dai primi decenni del secolo, fu quella di chiudere entrambi gli occhi. Era una pratica illegale, che permetteva agli armatori di frodare il fisco, ma venne accettata nella consapevolezza che poteva risolvere almeno parzialmente il problema della protezione (parzialmente perché non tutta la Marina mercantile genovese vi ricorse) con costi accettabili da parte dello Stato (mancati introiti fiscali, a fronte però di un consistente risparmio di spesa militare). In sintesi: si trattava di una pratica che rispondeva alla domanda di protezione attraverso l'iniziativa privata, senza comportare un esborso consistente da parte dello Stato (56).

Sul fronte marittimo, quindi, la politica genovese nel Settecento prese corpo essenzialmente in relazione alla necessità di proteggere il traffico mercantile dalla corsa barbaresca, utilizzando risorse limitate e favorendo, dall'altro lato, le pratiche di autoprotezione del mondo marittimo (col mimetismo di bandiera in testa). Ma è sul fronte terrestre che, specie nel medio Settecento, si collocò stabilmente il fulcro della *grand strategy* genovese, in relazione a questioni e minacce che, sul piano tanto della percezione quanto della realtà, riguardarono l'esistenza stessa della Repubblica.

La prima questione è quella del marchesato di Finale. Il marchesato spezzava la continuità territoriale della riviera ligure di Ponente (la parte occidentale del Dominio di Terraferma genovese). Dal tardo Cinquecento al 1713 era stato sotto dominio spagnolo, poi era passato agli Asburgo d'Austria, che però erano entrati nell'ordine di idee di cederlo. I Savoia, ora re di Sardegna, gli avevano messo gli occhi addosso, nell'ambito del loro mai accantonato progetto di espansione in Liguria (e di annessione di Genova). La Repubblica aveva parato la minaccia acquistandolo nel 1713, con un esborso notevole che aveva comportato la scelta di ridurre il già piccolo stuolo di galee, per ammortizzare nel tempo parte della spesa (57).

La seconda questione è la rivolta della Corsica, un conflitto quarantennale, iniziato nel 1729 e terminato nel 1768 con la cessione dell'isola alla Francia, che dissanguò le casse dello Stato, con una spesa che già nel 1750 aveva raggiunto i 40 milioni di lire genovesi, quando le entrate fiscali annuali della Repubblica superavano di poco i 5 milioni di lire, producendo un debito i cui interessi nel 1755, 2,5 milioni di lire annui, assorbivano circa il 50% delle entrate fiscali (58). Un conflitto che il patriziato genovese scelse ostinatamente di affrontare, nonostante i ripetuti fallimenti, perché il possesso della Corsica era considerato essenziale per la sicurezza del Dominio di Terraferma (la Liguria) e di Genova (59).

La terza questione è la guerra di successione austriaca, nella quale Genova scelse di entrare, a fianco di Francia e Spagna, nel 1745, per effetto, nuovamente, delle mire sabaude sul marchesato di Finale, promesso da Maria Teresa a Carlo Emanuele III in cambio dell'ingresso del regno di Sardegna nel conflitto a fianco di Austria e Gran Bretagna. La guerra produsse non solo un esborso enorme (e un debito i cui interessi nel 1755 ammontavano a 750.000 lire annue (60)) ma — alla luce dell'esperienza della conquista austro-sabauda di Genova nel 1746, e dell'assedio che la città subì l'anno successivo, dopo la celebre rivolta del Balilla — determinò la scelta di ampliare il sistema di difesa della città, realizzando opere distaccate a protezione della cinta seicentesca, con nuovi consistenti investimenti (che però presero corpo solo in parte, per la successiva decisione di lasciare buona parte delle opere incompiute) (61).

Conclusioni

La *Grand Strategy* genovese durante l'età moderna ha seguito linee di indirizzo peculiari, molto distanti da quelle della Genova medievale, ossia da quelle di una potenza navale impegnata per secoli, attraverso la guerra, nell'estensione e nella protezione del suo campo d'azione marittimo-commerciale. A partire dal XVI, in uno scenario internazionale dominato da nuovi attori protagonisti, le grandi monarchie territoriali, Genova ha rinunciato alla politica di potenza e ha fatto scelte strategiche determinate

dalla necessità di coniugare interessi economici e conservazione dell'indipendenza, sfruttando le posizioni e le competenze acquisite nei secoli del Medioevo e potendo godere di libertà di movimento sul mercato internazionale. Dal 1528 il connubio con la monarchia degli Asburgo di Spagna ha protetto lo Stato genovese dalle mire espansive e annessionistiche della Francia e dell'Impero Ottomano, consolidando e implementando le posizioni degli operatori finanziari e commerciali genovesi nell'impero coloniale e nei domini mediterranei della monarchia, e collocando gli imprenditori della guerra (navale, in primis, ma anche terrestre) genovesi in una posizione di primo piano nel suo sistema politico-militare, ossia collocando i genovesi in posizioni di primo piano sotto il profilo economico, militare e politico in quella che sarà la maggiore potenza europea del Cinquecento e del primo Seicento. Nel XVII secolo il ridimensionamento della potenza spagnola ha, in prima battuta, esposto lo Stato genovese alle mire espansionistiche del duca di Savoia, determinando uno sforzo indirizzato a incrementare gli strumenti di autodifesa (fortificazioni ed Esercito) verso la minaccia proveniente dall'Oltregiogo, dal fronte terra. In seconda battuta ha contribuito all'affermazione, in seno al Governo genovese, della politica repubblicana-navalista, nell'ambito della quale ha preso corpo la scelta di rafforzare la capacità dello Stato di offrire autonomamente risposta alla domanda di protezione del traffico marittimo dalla corsa barbaresca (e dalla corsa francese, durante la guerra franco-ispana degli anni 1635-1659), senza dover dipendere dalla «Squadra di Genova» dei Doria, la componente genovese della flotta da guerra spagnola. Nel XVIII secolo, infine, la *grand strategy* genovese si è focalizzata su due obiettivi: tutelare la libertà di movimento dei suoi operatori commerciali e finanziari sul mercato internazionale attraverso una politica di neutralità e conservare l'indipendenza e l'esistenza della Repubblica in uno scenario caratterizzato dalla rivolta indipendentista della Corsica e dalle mire espansionistiche dei Savoia, con una politica militare incentrata essenzialmente sulla difesa del dominio territoriale, e solo secondariamente sulla sicurezza dei traffici marittimi, permanentemente minacciati dal plurisecolare nemico barbaresco, e caratterizzati da una sempre più marcata importanza delle iniziative private di autoprotezione.

NOTE

- (1) G. Felloni, *La fondazione del Banco di San Giorgio in Gli anni di Genova*, Laterza, Roma-Bari 2010, pp. 71-72 (69-94).
- (2) F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Einaudi, Torino 2010, p. 136.
- (3) Cfr., A. Pacini, «Desde Rosas a Gaeta». *La costruzione della rotta spagnola del Mediterraneo occidentale nel XVI secolo*, Milano, Franco Angeli 2013, p. 219; L. Lo Basso, *Uomini da remo. Galee e galeotti nel Mediterraneo d'età moderna*, Selene, Milano 2003; Id., *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Roma, Carocci 2006; Id., *Dal vento al carbone. Le metamorfosi del lavoro marittimo in Italia nell'età della transizione (1880-1920)*, Città del silenzio, Genova 2020.
- (4) Sulla formazione degli stati regionali italiani: I. Lazzarini, *L'Italia degli stati territoriali XIII-XV sec.*, Laterza, Roma-Bari 2003; G. Chittolini, *La formazione dello stato regionale e le istituzioni del contado. Secoli XIV e XV*, Unicopli, Milano 2016.
- (5) E. Beri, *La Corsica, frontiera marittima genovese in Isole e frontiere nel Mediterraneo moderno e contemporaneo*, a cura di L. Pinzarrone, A. Gallia e G. Scaglione, InFieri, Palermo 2017, pp. 283-299.
- (6) Cfr. R. S. Lopez, *Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo*, Zanichelli, Bologna 1936; Id., *Su e giù per la storia di Genova*, Università di Genova, Genova 1975; Id., *La rivoluzione commerciale nel Medioevo*, Torino, Einaudi 1975; Id., *Benedetto Zaccaria: ammiraglio e mercante nella Genova del Duecento*, Frilli, Genova 2004; G. Petti Balbi, *Simon Boccanegra e la Genova del Trecento*, Genova, Marietti 1991; Id., *Una città e il suo mare. Genova nel Medioevo*, Bologna, Clueb 1991; G. Airaldi, *Genova e la Liguria nel Medioevo*, Utet, Torino 1986; M. Balard, *La Romanie génoise XII-debut du XV siècle*, Società ligure di storia patria, Genova 1978; Id. *Gênes et la mer*, Società ligure di storia patria, Genova 2017; A. Musarra, *In partibus ultramaris. I Genovesi, la Crociata e la Terrasanta*, Istituto storico per il Medioevo, Roma 2017; *Genova e il mare nel Medioevo*, Il Mulino, Bologna 2015; Id., *1284. La battaglia della Meloria*, Laterza, Roma-Bari 2018; Id., *Il Grifo e il Leone. Genova e Venezia in lotta per il Mediterraneo*, Laterza, Roma-Bari 2020.
- (7) P. Pieri, *Guerre, mercanti e mercenari. Il Rinascimento e la crisi militare in Italia*, Res Gestae, Milano 2019 (ed. or. *Il Rinascimento e la crisi militare*, Einaudi, Torino 1952), pp. 117-125; A. Musarra, *Il Grifo e il Leone. Genova e Venezia in lotta per il Mediterraneo*, Laterza, Roma-Bari 2020, p. 270.
- (8) A. Musarra, *Il Grifo e il Leone*, cit., p. 287.
- (9) G. Felloni, *La fondazione del Banco di San Giorgio*, cit.
- (10) Cfr. J. Heers, *Genova nel '400*, Jaca Book, Milano 1984; G. G. Musso, *Genovesi e Portogallo nell'età delle scoperte*, Civico istituto lombiano, Genova 1976; D. Igual Luis, G. Navarro Espinach, *Los genoveses en España en el tránsito del siglo XV al XVI*, in «Historia, Instituciones, Documentos», 24, 1997, pp. 261-332.
- (11) R. Pike, *Enterprise and adventure: the Genoese in Seville and the opening of the new world*, Cornell University Press, Ithaca 1966; A. Ceccarelli, *Francesco Pinelli*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Dizionario Biografico degli Italiani, vol. 53, 2015; K. Brillì, *Genoese trade and migration in the Spanish Atlantic (1700-1830)*, Cambridge University Press, Cambridge 2016.

- (12) Cfr. G. Petti Balbi, *Simon Boccanegra*, cit.
- (13) Cfr. M. Pellegrini, *Le guerre d'Italia*, Il Mulino, Bologna 2014 (prima edizione 2009).
- (14) Sulla guerra ispano ottomana nel XVI secolo: F. Braudel, *Civiltà e imperi*, cit.; A. Pacini, *Desde Rosas a Gaeta*, cit.; G. Poumarède, *Il Mediterraneo oltre le Crociate. La guerra turca nel Cinquecento e nel Seicento tra leggende e realtà*, Utet, Torino 2011; G. Varriale, *Arrivano li turchi. Guerra navale e spionaggio nel Mediterraneo (1532-1582)*, Città del silenzio, Novi Ligure 2014; M. Pellegrini, *Guerra Santa contro i turchi. La crociata impossibile di Carlo V*, Il Mulino, Bologna 2015; P. Williams, *Empire ad Holy War in the Mediterranean. The galley and maritime conflict between the Habsburgs ad Ottomans*, I.B. Tauris, London 2015. Sulla guerra di corsa mediterranea: Salvatore Bono, *I corsari barbareschi*, Eri, Torino 1964; Id., *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Mondadori, Milano 1993; Id., *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel Settecento*, Morlacchi, Perugia 2005; Id., *Guerre corsare nel Mediterraneo: una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, Il Mulino, Bologna 2019; J. Heers, *I barbareschi. Corsica del Mediterraneo*, Salerno, Roma 2003; M. Lenci, *Corsari. Guerra, schiavi, rinnegati nel Mediterraneo*, Carocci, Roma 2006; M. Fontenay, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant. Navigation, commerce, course et piraterie (XVIe-XIXe siècle)*, Garnier, Paris 2010.
- (15) A. Pacini, *Desde Rosas a Gaeta*, cit., pp. 70-156.
- (16) Sulla presenza genovese in Castiglia nella prima età moderna si veda, ad esempio: R. M. Girón Pascual, *Comercio y poder: mercaderes genoveses en el sureste de Castilla durante los siglos XVI y XVII (1550-1700)*, Ediciones Universidad de Valladolid, Valladolid 2018.
- (17) P. Malanima, *La fine del primato. Crisi e riconversione nell'Italia del Seicento*, B. Mondadori, Milano 1999, p. 115.
- (18) A. Pacini, *Desde Rosas a Gaeta*, cit., p. 33; A. Retortillo Atienza, *Ambrosio Spinola, de Génova a Ostende (1569-1604)*, Ministerio de Defensa, Madrid 2017; E. Beri, *Federico Spinola (1571-1603)*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Dizionario Biografico degli Italiani, vol. 93, 2018; Id., *Federico and Ambrogio Spinola between Mediterranean Corsairs, War in Flanders, and the Invasion of England (1584-1603)*, in S. Mostaccio, B. J. García García e L. Lo Basso (Eds.), *Ambrogio Spinola between Genova, Flanders, and Spain*, Leuven University Press, Leuven 2022.
- (19) Sul connubio ispano-genovese rimando a: M. Herrero Sánchez, *Genova y el sistema imperial hispánico in La Monarquía de las Naciones. Patria, nación y naturaleza en la Monarquía de España*, a cura di A. Álvarez-Ossorio e B. García García, Madrid, Fundación Carlos de Amberes, 2004, pp. 528-556; Id., *La República de Génova y la Monarquía Hispánica (siglos XVI-XVII)*, in «Hispania», 219, 2005a, pp. 9-20; *Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)*, a cura di M. Herrero Sánchez, D. Puncuh, C. Bitossi e Y. Rocío Ben Yesset Garfia, Società Ligure di Storia Patria, Genova 2010.
- (20) G. Parker, *The Army of Flanders and the Spanish Road, 1567-1659*, Cambridge University Press, London 2004.
- (21) Cfr. C. Marsilio, *Dove il denaro fa denaro: gli operatori finanziari genovesi nelle fiere di cambio del XVII secolo*, Città del silenzio, Novi Ligure 2008.
- (22) Cfr. E. Beri, *Federico and Ambrogio*, cit.
- (23) Cfr. E. Beri, *Proteggere il commercio e difendere il Dominio. Il Golfo della Spezia nella politica militare della Repubblica di Genova (XVI- XVII sec.)*, «Nuova Antologia Militare», 1, fasc. 3, 2020, pp. 203-226.
- (24) La squadra di Napoli prese corpo negli anni 30 del Cinquecento a partire dall'iniziativa di Antonio Doria, altro cugino di Andrea. La squadra di Sicilia nel 1571 contava dieci galee, quattro delle quali erano di armatori genovesi (due della famiglia Imperiale e due di Nicolò Doria). Sugli asentisti genovesi rimando a: M. Sirago, *I Doria, signori del mare, e il sistema dell'asiento nella costituzione della flotta napoletana all'epoca di Carlo V*, in G. Galasso e A. Musi (a cura di), *Carlo V e il Mediterraneo*, Società napoletana di storia patria, Napoli 2001, pp. 665-704; L. Lo Basso, *Gli asentisti del re. L'esercizio privato della guerra nelle strategie economiche dei genovesi (1528-1716)* in R. Cancila (a cura di), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, Associazione Mediterranea, Palermo 2007, II, pp. 397-428; B. Maréchaux, *Los asentistas de galeras genoveses y la articulación naval de un imperio policéntrico (siglos XVI-XVII)*, in «Hispania», 264, 2020, pp. 47-77; Id., *Business organisation in the Mediterranean Sea: Genoese galley entrepreneurs in the service of the Spanish Empire (late sixteenth and early seventeenth centuries)*, in «Business History», 2020, online.
- (25) M. Pellegrini, *Guerra Santa*, cit., pp. 7-36; G. H. Enrique, *La Armada española en la monarquía de Felipe II y la defensa del Mediterráneo*, Tempo, Madrid 1995; C. Bastien et J. P. Priotti, *Philippe II, Giovanni Andrea Doria et le contrôle militaire de la Méditerranée à la fin du XVIe siècle*, in M. Bertrand e J. P. Priotti (Eds.), *Circulations maritimes. L'Espagne et son empire (XVIe-XVIIIe siècle)*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes 2011, pp. 159-183.
- (26) Sull'autonomia operativa delle galee: A. Pacini, *Desde Rosas a Gaeta*, cit., pp. 157-158.
- (27) M. Pellegrini, *Guerra Santa*, cit., pp. 198-208; A. Pacini, *Desde Rosas a Gaeta*, cit., pp. 178-193. La battaglia di Corone (1533) è poco nota ma particolarmente significativa per la vittoria ottenuta dal Doria in una condizione di notevole inferiorità numerica (40 galee per il genovese, 60-70 galee sottili e 20 grosse per Lüfti Pascià, *Kapudan pasha* di Solimano il Magnifico).
- (28) A. Pacini, *Desde Rosas a Gaeta*, cit., pp. 175. Sulla guerra della Prima Lega Santa (1537-1540) e la battaglia della Prevesa: S. Lombardo, *Tra propaganda e realtà. Una ricostruzione della strana battaglia della Prevesa (1538)*, in «Studi Veneziani», 80 (2019), pp. 167-192; Id., *La strada verso Algeri. La guerra mediterranea del 1537-1540 tra la Lega Santa e gli ottomani*, in E. Beri (a cura di), *Dal Mediterraneo alla Manica. Un contributo alla storia navale dell'età moderna*, Società italiana di storia militare, Roma, in corso di pubblicazione.
- (29) Sul connubio ottomano-barbaresco: E. S. Guġkan, *The centre and the frontier: Ottoman cooperation with the North African corsairs in the sixteenth century*, in «Turkish Historical Review», 1-2, 2010, pp. 125-163.
- (30) A. Barbero, *Lepanto*, cit., pp. 624-634.
- (31) T. A. Kirk, *Genoa and the Sea: Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic, 1559-1684*, Johns Hopkins University Press, Baltimore 2005, p. 41; Varriale, *Arrivano li Turchi*, cit., p. 144.
- (32) F. Braudel, *Civiltà e imperi*, cit., pp. 994; A. Pacini, *Desde Rosas a Gaeta*, pp. 120-122; P. Williams, *Empire and Holy war*, cit., pp. 36-37 e 206-207.
- (33) Cfr. E. Beri, «Contro i corsari barbareschi». *Una guerra permanente nel Mediterraneo d'età moderna*, in *Storia dei Mediterranei. Paesi, culture e scoperte dal tardo Medioevo al 1870*, Edizioni di storia e studi sociali, Ragusa 2019, pp. 280-304.
- (34) E. Beri, *Proteggere il commercio*, cit.; Id., *Forme di difesa e pratiche di autoprotezione: i genovesi di fronte alla corsa barbaresca XVII-XVIII sec.*, in «Progressus. Rivista di storia, scrittura e società», 1, 2020, pp. 121-144. Sulla milizia territoriale genovese: P. Giacomone Piana e R. Dellepiane, *Militarium*, Brigati, Genova 2004, pp. 80-102
- (35) C. Marsilio, *Debito pubblico milanese e operatori finanziari genovesi*, in «Mediterranea. Ricerche Storiche», 12, 2008, pp. 97-120; Id., *The Genoese and Portuguese Financial Operators' Control of the Spanish Silver Market (1627-1657)*, in «Journal of European Economic History», 3, 2012, pp. 67- 89; Id., *Lisbon, London, or Genoa? Three alternative destinations for the Spanish Silver of Philip IV (1627- 1650)*, in G. Depeyrot (Ed.), *Three Conferences*

- on *International Monetary History*, Moneta, Wetteren, 2013, pp. 399-413; L. Lo Basso, *Diaspora e armamento marittimo nelle strategie economiche dei genovesi nella seconda metà del XVII secolo: una storia globale*, in «Studi storici», 1, 2015, pp. 137-156; K. Brilli, *Genoese trade and migration*, cit.
- (36) G. Candiani, *Dalla galea alla nave di linea. Le trasformazioni della marina veneziana 1572-1699*, Città del silenzio, Novi Ligure 2012, pp. 50-61.
- (37) A. Pacini, *Desde Rosas a Gaeta*, pp. 70-91, 139-142 e 305-321. Si veda anche: E. Beri, *Proteggere il commercio*, cit., e P. Calcagno, «*La puerta a la mar*». *Il marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo*, Viella, Roma 2011.
- (38) Cfr. A. Ceccarelli, «*In forza di perdere la libertà*». *La Repubblica di Genova nella riflessione di Giulio Pallavicino (1583-1635)*, Viella, Roma 2018.
- (39) Cfr. C. Costantini, *Aspetti della politica navale genovese nel Seicento*, in «Miscellanea Storica Ligure», 2/1, 1971, pp. 207-235.
- (40) Archivio di Stato di Genova, *Archivio Segreto* n. 2076. Proposizione al Minor Consiglio, con documenti allegati. Genova, 15 gennaio 1715.
- (41) Sul sistema fortificatorio della Repubblica di Genova: R. Dellepiane, *Mura e fortificazioni di Genova*, Nuova Editrice Genova, Genova 1984; A. Di Raimondo, *Il forte del Castel di Gavi (1528-1797)*, Erga, Genova 2008; P. Calcagno, *Défendre la rade de Vado, une préoccupation récurrente pour Gênes (XVIe-XVIIIe siècles)*, in A. Brogini e M. Ghazali (Eds.), *La Méditerranée au prisme des rivages. Menaces, protections, aménagements en Méditerranée occidentale (XVI-XXI siècles)*, Bouchène, Paris 2015, pp. 45-58; E. Beri, *Défense et contrôle des littoraux de la Corse génoise (XVIe-XVIIIe siècles)*, in A. Brogini e M. Ghazali (Eds.), *La Méditerranée*, cit., pp. 99-109; Id., *Proteggere il commercio*, cit.; Id., «*Le piazze di Corsica*»: *bastioni di Genova in un territorio ostile (1700-1768)*, in «Storia Urbana», 163, 2019, pp. 41-62.
- (42) Sulla politica di riarmo navale: C. Costantini, *Aspetti della politica navale*, cit.; Id., *La Repubblica di Genova*, Utet, Torino 1978, pp. 301-321; C. Bitossi, *Navi e politica nella Genova del Seicento*, in «Atti della Accademia ligure di scienze e lettere», 5, 2002, pp. 261-283; Id., *Il Genio ligure risvegliato. La potenza navale nel discorso politico genovese del Seicento*, in F. Cantù (a cura di), *I linguaggi del potere nell'età barocca*, vol. II, Viella, Roma 2009, pp. 81-109; G. Toso, *Il ritorno al mare. Dibattito politico e letteratura sul riarmo navale a Genova tra il XVI e il XVII secolo*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», 60, 2020, pp. 175-222.
- (43) C. Costantini, *Aspetti della politica navale*, cit.
- (44) Cfr. G. Calcagno, *La navigazione convogliata a Genova nella seconda metà del Seicento*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Centro per la storia della tecnica in Italia CNR, Genova 1973, pp. 265-392.
- (45) P. Giacomone Piana e R. Dellepiane, *Militarium*, cit., pp. 41-44.
- (46) E. Beri, *Forme di difesa*, p. 128-130.
- (47) Cfr. L. Lo Basso, *Entre galères et vaisseaux. Armement et constructions navales en Ligurie au xviiè siècle*, in «Cahiers de la Méditerranée», 84, 2012, pp. 273-292; Id., *Diaspora e armamento marittimo*, cit.
- (48) È il caso, per esempio, della piccola squadra di vascelli noleggiata da Ippolito Centurione alla Spagna, per scortare le flotte delle Indie nell'ultimo tratto della rotta verso Cadice [L. Lo Basso, *Diaspora e armamento marittimo*, cit., pp. 148-149], delle navi (tra cui la *Santa Maria* da 70 cannoni) e fregate noleggiate da Venezia — con copioso reclutamento di marinai — durante le due guerre di Morea [G. Candiani, *I vascelli della Serenissima. Guerra politica e costruzioni navali a Venezia in età moderna*, Istituto veneto di scienze, lettere e arti, Venezia 2009, pp. 175-176, 188, 207-208, 221-224, 231, 491-495, 513, 520-521, 527, 532, 546] e delle navi noleggiate da Stefano De Mari al Filippo V nel quadro dell'organizzazione della nuova flotta da guerra della Spagna borbonica [G. Candiani, *Navi per la nuova marina della Spagna borbonica: L'asiento di Stefano De Mari*, in «Mediterranea. Ricerche Storiche», 33, 2015, pp. 107-146].
- (49) Cfr. E. Beri, *Per la difesa degli bastimenti nazionali. Genova e la protezione degli spazi marittimi in età moderna (XVI-XVIII sec.)*, in L. Antonielli (a cura di), *La polizia nelle strade e nelle acque navigabili. Dalla sicurezza alla regolazione del traffico*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2018, pp. 161-178; Id., *Proteggere il commercio*, cit.; Id., *Forme di difesa*, cit.; F. Astori, *La poliedrica morfologia di un sistema difensivo costiero. Il caso del Golfo di Dianò di fronte ai Barbareschi (secc. XVI-XVIII)*, in E. Beri (a cura di), *Dal Mediterraneo alla Manica*, cit.
- (50) C. Bitossi, 1684. *La Repubblica sfida il Re Sole*, in *Gli anni di Genova*, cit., pp. 123-150.
- (51) P. Giacomone Piana e R. Dellepiane, *Militarium*, cit., p. 51
- (52) Cfr. P. Calcagno, *Corsari e difesa mobile delle coste: il caso genovese nella seconda metà del XVII secolo*, in «Studi storici», 4, 2014, pp. 937-964; L. Lo Basso, *L'emergenza corsara e il difficile mantenimento della neutralità della Repubblica di Genova tra Rivoluzione e Controrivoluzione*, in E. Pelleriti (a cura di), *Per una ricognizione*, cit., Rubbettino, Soveria Mannelli 2016, pp. 137-150.
- (53) Cfr. E. Beri, *Genova e le marine del suo Dominio di fronte ai corsari di Pasquale Paoli (1755-1768)*, in E. Pelleriti (a cura di), *Fra terra e mare: sovranità del mare, controllo del territorio, giustizia dei mercanti*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2011, pp. 95-119; Id., *Per la difesa degli bastimenti nazionali*, cit.; Id., *Galee e bastimenti da corsa. Le forze navali genovesi nella Rivoluzione di Corsica (1729-1768)*, in *Storia dei Mediterranei. Relazione linguistiche, viaggi, politiche di dominio, conflitti*, Edizioni di storia e studi sociali, Ragusa 2021, pp. 90-120.
- (54) Id., *La Compagnia di Nostra Signora del Soccorso: iniziativa privata e potere pubblico di fronte all'emergenza barbaresca nella Genova del Settecento*, in E. Pelleriti (a cura di), *Per una ricognizione degli stati d'eccezione. Emergenze, ordine pubblico e apparati di polizia in Europa: le esperienze nazionali (secc. XVII-XX)*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2016, pp. 151-162.
- (55) S. Bono, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., pp. 35-41; Id., *Lumi e corsari*, cit., pp. 1-8; M. Lenci, *Corsari*, cit., pp. 61-71 e 102-103.
- (56) E. Beri, *Forme di difesa*, cit., pp. 137-140.
- (57) P. Calcagno, «*La puerta a la mar*», cit., p. 47; P. Giacomone Piana, *Ordinamenti navali della Repubblica di Genova nel Settecento*, p. 17, online: <https://drive.google.com/file/d/10hhwvdpdzOSnCKNXNLfH4eqfiXlxCGUv/view> (URL consultato il 30.12.2021).
- (58) ASG, *Archivio Segreto* n. 2076, Proposizione per il Minor Consiglio, cit.
- (59) E. Beri, *Genova e il suo Regno. Ordinamento militare, poteri locali e controllo del territorio in Corsica tra insurrezioni e guerre civili (1729-1768)*, Città del silenzio, Genova 2011, pp. 277-283.
- (60) ASG, *Archivio Segreto* n. 2076, Proposizione per il Minor Consiglio, cit.
- (61) E. Beri, *Genova e La Spezia da Napoleone ai Savoia. Militarizzazione e territorio nella Liguria dell'Ottocento*, Città del silenzio, Genova 2014, pp. 136-145.

**CONSIDERAZIONI
SULLA MARINA MILITARE ITALIANA
DURANTE LA GUERRA FREDDA
E I PRIMI ANNI DEL XXI SECOLO**

Francesco Zampieri
(Istituto di Studi Militari Marittimi, Venezia - Italia)



Il Mar Mediterraneo dagli anni '50 agli anni '80

Durante la Guerra Fredda, l'area mediterranea — uno spazio geopolitico che copre anche parte del Medio Oriente — era uno dei luoghi in cui si manifestava la rivalità tra Stati Uniti e Unione Sovietica. Più precisamente, quest'area era una frontiera periferica tra due imperi: quello americano e quello sovietico. Il risultato di questa situazione fu una continua frammentazione della regione mediterranea, dovuta alla presenza competitiva di due superpotenze extra regionali, ma anche allo sviluppo ineguale delle varie regioni del Mediterraneo: il Sud Europa e il Nord Africa. Così, durante la Guerra Fredda, il Mediterraneo è stato un «campo di battaglia» non solo per il confronto tra l'Occidente e il mondo sovietico, ma anche per il processo di decolonizzazione (1). Fatta questa premessa, è importante indicare le principali partizioni cronologiche della Guerra Fredda nel Mediterraneo. Negli anni '50, il Mediterraneo divenne indiscutibilmente un «lago americano», negli anni '60 fu uno scenario per il confronto Stati Uniti-Unione Sovietica e negli anni '70 il Mediterraneo visse una sorta di autonomia geostrategica. In quest'ultimo decennio, il Mediterraneo visse la fase di *détente* globale e regionale tra le superpotenze, ma le sue caratteristiche geopolitiche e geostrategiche furono influenzate anche dall'integrazione europea e dai cambiamenti politici ed economici che si verificarono nei paesi della sponda sud e dell'est. Più precisamente, fino agli anni '70, la politica statunitense nel Mediterraneo fu caratterizzata dalla rigida logica del *containment*: essa spingeva gli Stati Uniti a impegnarsi nelle sfide del Mediterraneo. Nella seconda metà degli anni '40, questo coinvolgimento americano era stato finalizzato a prevenire le vittorie comuniste in Grecia e in Italia o la pressione sovietica sugli Stretti turchi; inoltre, Washington era spinta dalla necessità di assicurarsi un pronto accesso al petrolio mediorientale, essenziale per la ricostruzione economica dell'Europa occidentale e per la sua stabilità; in terzo luogo, il Governo americano era coinvolto nella lotta tra Israele e i paesi arabi. Quando all'inizio degli anni '70 intervenne la *détente*, le prospettive politiche di Washington mutarono e, di conseguenza, il Mediterraneo assunse un significato geostrategico autonomo (2).

Nella logica del «contenimento», il Mediterraneo costituiva il fianco meridionale di quel blocco occidentale che si contrapponeva all'Unione Sovietica. Il destino del Mediterraneo e quello dell'Europa centro-occidentale erano tra loro profondamente collegati: dovevano resistere o cadere insieme. Se le posizioni occidentali sull'Elba e sul Reno fossero state spazzate via, sarebbe stato impossibile per il mondo mediterraneo resistere alla pressione che i sovietici avrebbero fatto pesare dal cuore dell'Europa; allo stesso tempo, però, il Mediterraneo era anche la via per il potenziale aggiramento dell'Europa centrale e per l'alleggerimento della pressione su quell'area. Dunque, il Mediterraneo andava difeso e presidiato rispetto alla penetrazione sovietica. Un nemico che avesse preso possesso delle sue coste e che avesse rotto le linee di difesa del Mediterraneo, avrebbe reso indifendibile anche l'Eu-

ropa centrale (3). Quindi, per gli Stati Uniti era essenziale collegare il Mediterraneo settentrionale con l'Europa centrale — la più importante linea del fronte durante la Guerra Fredda — e rafforzare i paesi dell'Europa meridionale (Francia, Italia, Grecia e Turchia) dal punto di vista economico e militare. In particolare, la vulnerabilità militare del fianco meridionale sulla terraferma era bilanciata dal predominio dell'Alleanza Atlantica sul mare e questa superiorità era assicurata dalla presenza della Sesta flotta statunitense. La tradizionale potenza predominante nel Mediterraneo — il Regno Unito — aveva perso la sua supremazia marittima e il suo prestigio nella regione, non solo nel Sud Europa ma anche nel mondo arabo. Ora era la volta degli Stati Uniti giocare da protagonisti nella regione. Nella visione strategica americana, una forte presenza navale da Gibilterra ai Dardanelli era essenziale per assicurare stabilità politica, efficienza e potenza militare e per coordinare le locali azioni strategiche con gli eventi sul fronte centrale. Il fianco meridionale e quello settentrionale (scandinavo) hanno rappresentato, per tutta la durata della Guerra Fredda, le ali della fortezza centrale. La prospettiva strategica americana imponeva di mantenere il controllo di Gibilterra — così da controllare l'accesso da e per l'Oceano Atlantico — e il controllo degli Stretti Turchi, con l'obiettivo di imbottigliare i sovietici nel Mar Nero e di evitare loro di accedere al Mar Rosso. Naturalmente, anche per ragioni di prossimità alle basi delle forze sovietiche, il *choke point* più importante per sconfiggere l'azione di Mosca nel Mediterraneo furono sempre i Dardanelli. Nella logica di una contrapposizione all'avanzata sovietica dal Mar Nero, la Turchia costituiva la prima linea di difesa, la Grecia la seconda e l'Italia la terza (4). La presenza di Grecia e Turchia nella NATO era un incubo per l'Unione Sovietica. Anche se la flotta del Mar Nero fosse stata in grado di uscire dagli Stretti turchi, sarebbe stata imbottigliata nel Mar Egeo dalle Forze aeree e navali della NATO. Nonostante la prima fase della battaglia si sarebbe sviluppata nell'Egeo, l'Italia era comunque la posizione chiave per il controllo del Mediterraneo e per la sicurezza dell'Europa centrale. Se l'Italia fosse stata controllata da Mosca, la stabilità dell'Europa centrale sarebbe stata in pericolo. Ciò chiarisce bene perché per gli Stati Uniti fosse essenziale il controllo della penisola e, *in primis*, quello della Sicilia, una indispensabile e grande piattaforma per il dominio del Mediterraneo centrale. La fedeltà dei paesi dell'Europa meridionale agli Stati Uniti era assicurata dal Piano Marshall e dal controllo dei giacimenti petroliferi del Medio Oriente, essenziali per la crescita economica europea. Tuttavia, fino alla fine degli anni '40, l'Unione Sovietica cercò di rompere l'alleanza tra Washington e i paesi del Sud Europa, sia avanzando rivendicazioni contro il controllo turco degli Stretti sia con il sostegno agli insorti comunisti in Grecia o al partito comunista in Italia. Quando tutti questi tentativi fallirono, Mosca cambiò la sua strategia e cercò alleati al di fuori degli Stretti turchi e del Mar Egeo. In primo luogo, l'Unione Sovietica mirò a ottenere basi navali nel Mar Adriatico. Nonostante l'istituzione di regimi comunisti e filosovietici in Jugoslavia e Albania, Mosca non fu comunque in grado di realizzare il proprio piano. Le relazioni con la Jugoslavia erano spesso molto negative e, nel giugno 1948, Mosca e Belgrado ruppero la loro amicizia (5). Così, l'unica base navale per la flotta sovietica nel mare Adriatico rimase quella di Valona (Albania) e il suo ruolo si sviluppò durante tutti gli anni '50.

Tuttavia, a causa della fine del dialogo con la Jugoslavia e a causa della precaria e difficile relazione con il regime albanese, l'Unione Sovietica cercò anche di ottenere l'amicizia dei paesi arabi. In primo luogo, essa puntò sull'Egitto di Nasser, che fu attratto nell'orbita di Mosca, rifornendolo (1955) di armi sovietiche attraverso la Cecoslovacchia. In secondo luogo, l'Unione Sovietica sostenne le rivendicazioni egiziane nella crisi di Suez (1956) e il Governo di Damasco nella disputa turco-siriana sui confini (1957). In tutte queste situazioni, la Marina sovietica condusse missioni di *show the flag* e visite ai porti del Mediterraneo orientale. Quelle operazioni furono altresì importanti per meglio definire le capacità della Marina sovietica: per esempio, durante la crisi libanese del 1958, Mosca comprese i limiti del proprio strumento navale, incapace di effettuare una proiezione di potenza credibile; infatti, le fazioni sostenute dai sovietici durante la crisi libanese non poterono contare sull'appoggio della

Marina sovietica. Così, alla fine degli anni '50 le dimensioni della flotta sovietica del Mar Nero furono aumentate. Con 8 incrociatori, 30 cacciatorpediniere, 15 fregate, 60 sottomarini oceanici e 70 sottomarini costieri e circa 700 aerei da guerra, la Flotta del Mar Nero divenne uno strumento di tutto rispetto, più grande di quanto fosse necessario per effettuare missioni puramente difensive. Dopo la crisi del 1958 in Libano, l'Egitto acquistò nuove armi dall'Unione Sovietica e iniziò la costruzione di una nuova base navale — dotata anche di un cantiere navale — ad Alessandria (gennaio 1959); allo stesso tempo, l'Unione Sovietica inviò consiglieri navali in Siria e Yemen (1958) e, alla fine dello stesso anno, la Marina di Mosca schierò quattro sottomarini «Whiskey» e una nave ausiliaria nel porto di Valona. Nuove navi da guerra sovietiche furono dislocate nelle acque del Mediterraneo: molte navi AGI (*Intelligence Gathering*) navigavano nel Mediterraneo orientale, nell'Adriatico meridionale e nel Mar Egeo. Nel 1960, la flotta sovietica fu in grado di condurre la sua prima grande esercitazione navale nel Mediterraneo e nell'Adriatico meridionale: venti tra navi e sottomarini — otto dei quali erano basati a Valona — simularono un attacco contro le SLOC della NATO nel Mar Egeo e al largo degli Stretti turchi.

Sfortunatamente per Mosca, nel 1961 l'Albania ruppe l'alleanza con l'Unione Sovietica e la Marina sovietica perse la sua preziosa base navale nell'Adriatico meridionale; anzi, la Marina albanese prese in consegna la base navale sovietica di Valona, quattro sottomarini e una nave appoggio. Per due anni, l'Unione Sovietica rimase senza una base navale nel Mediterraneo, ma questa brutta situazione fu rapidamente corretta con una rinnovata fase di amicizia ed intesa con la Jugoslavia (1961-63) e con l'Egitto. Fu lo stesso ammiraglio Gorshkov — il brillante capo della Marina sovietica — l'artefice dell'accordo tra Egitto e Unione Sovietica (6). Nel gennaio 1962, i sovietici cedettero all'Egitto due sottomarini della classe «Whiskey» e due cacciatorpediniere della classe «Skoryy»; dopo quella prima vendita di armamenti navali, seguì un gran numero di altre unità, principalmente dragamine, unità ASW e unità missilistiche della classe «Komar» e «Osa», le prime delle quali furono introdotte in servizio nella Marina sovietica nel 1959, diventando famose per essere state le prime unità al mondo armate con missili antinave. Nonostante gli accordi, l'Egitto però non autorizzò la Marina sovietica a utilizzare le sue basi navali per le operazioni, ma solo per le visite ai porti.



Il cacciatorpediniere sovietico classe Skoryy nel Mediterraneo il 28 agosto 1968 (wikipedia.org).

La crescente pressione dell'Unione Sovietica sui paesi arabi attirò l'attenzione degli Stati Uniti e dei paesi europei. Il coinvolgimento dell'Unione Sovietica nelle lotte mediorientali tra Israele e il mondo arabo spinse gli Stati Uniti e i loro alleati a sostenere Israele e a collegare il Mediterraneo al Medio Oriente e al Golfo Persico. In effetti, la sicurezza economica dell'Europa e la disponibilità delle risorse petrolifere erano soggette all'equilibrio di potere nella regione del Medio Oriente: era importante evitare la supremazia di Mosca nell'area e preservare la libertà dei mari. Nonostante le sue forti relazioni con gli Stati Uniti e gli altri alleati della NATO, l'Italia fu comunque in grado di svolgere una politica autonoma in Medio Oriente e venne utilizzata per garantire il dialogo tra l'Occidente e il mondo arabo. Infatti, l'Italia non era incatenata da un pesante passato coloniale e solo la Libia di Gheddafi — a partire dal 1969 — rappresentava un problema in tal senso.

Durante gli anni '60, l'attività e la presenza navale sovietica nel Mediterraneo aumentarono (7). Come ha scritto Milan Vego,

«avendo una forza navale credibile, gli obiettivi politici di Mosca erano i seguenti: (1) aumentare il prestigio e l'influenza sovietica tra i paesi arabi, dimostrando sia le capacità che la volontà di agire come un patrono per i clienti e i potenziali clienti della zona; (2) dimostrare che il Mediterraneo non poteva più essere considerato un'esclusiva degli Stati Uniti e dell'Europa occidentale; (3) complicare la politica e la strategia statunitense in Medio Oriente e nel Mediterraneo; (4) sfruttare le ostilità latenti tra Grecia e Turchia, e indurre l'una o l'altra o entrambe al non allineamento de facto; (5) stimolare le tendenze neutraliste in altri paesi NATO della zona; e (6) rafforzare la pretesa sovietica di essere considerata in termini legali come una delle potenze del Mediterraneo. Uno dei possibili obiettivi sovietici era quello di aggirare la Turchia e la Grecia e quindi aumentare i costi politici ed economici per i membri della NATO per ottenere l'accesso al petrolio del Medio Oriente» (8).

Con l'obiettivo di sostenere una presenza navale credibile nel Mediterraneo, Mosca cercò di nuovo di ottenere un libero accesso alle basi navali egiziane e jugoslave.

Tuttavia, nonostante le pressioni sovietiche, Belgrado non soddisfò la volontà di Mosca. Durante la Guerra dei Sei Giorni (1967) le navi da guerra sovietiche nel Mediterraneo cominciarono a ombreggiare le navi da guerra statunitensi e, al culmine della crisi, i sovietici avevano schierato 2 incrociatori, 15 cacciatorpediniere, più di 12 sottomarini e diverse navi anfibe. Alcuni mezzi navali furono dislocati a Port Said e Alessandria per dissuadere Israele dall'attaccare questi porti. Anche il Governo jugoslavo permise ai sovietici di usare il suo spazio aereo e i suoi campi d'aviazione per rifornire gli Stati arabi. La Guerra dei Sei Giorni fu la prima occasione in cui Mosca impiegò una Forza navale credibile e significativa nel Mediterraneo. Grazie a questo impegno, i sovietici ottennero un accesso regolare ai porti egiziani, trasformando Alessandria nel principale *hub* per le loro navi da guerra nel Mediterraneo. La nuova struttura di Al-Gabbari divenne operativa all'inizio del 1969 e fu usata per revisionare i sottomarini sovietici diesel-elettrici. Nel 1970, il nuovo governo libico — Gheddafi aveva ottenuto il controllo della Libia con un colpo di Stato militare nel 1969 — autorizzò la 5^a Eskadra a sviluppare una struttura di supporto a Mersa Matruh, che divenne un *home port* per navi da guerra e sottomarini sovietici dopo il 1970 (9).

Dunque, nei primi anni '70 l'Unione Sovietica poteva contare su numerose strutture navali e campi d'aviazione nella regione del Mediterraneo e l'Egitto divenne il principale punto d'appoggio per le capacità militari sovietiche. Dall'Egitto e dalla Libia, le forze sovietiche erano in grado di operare nel Mediterraneo, lungo la costa del Nord Africa e nel Mar Rosso. Normalmente, esse conducevano missioni di monitoraggio delle portaerei statunitensi e dei sottomarini «Polaris» e una stretta sorveglianza delle attività aeree e navali delle Forze della NATO. Purtroppo per i sovietici, nel luglio 1972, il nuovo presidente egiziano, Anwar Al-Sadat, ruppe l'alleanza tra Egitto e Unione Sovietica e ordinò a circa 17.000 consiglieri sovietici di lasciare il paese: di lì a poco le forze egiziane si impadronirono delle armi e delle



La USS LIBERTY era una nave spia della marina degli Stati Uniti che operava per conto dal National Security Agency (NSA) e che divenne famosa per l'attacco che subì l'8 giugno 1967 al largo delle coste di Israele (wikipedia.org).

strutture militari sovietiche che erano state abbandonate. La decisione di Sadat aveva lo scopo di esercitare pressione su Mosca, al fine di ottenere nuove armi e libertà d'azione nella prevista guerra contro Israele. Dal punto di vista navale, i sovietici persero la capacità di operare dai campi d'aviazione e dalle basi navali egiziane e di seguire i movimenti delle unità aeree e navali della NATO.

L'inizio degli anni '70 fu caratterizzato dalla *détente*, iniziata nel 1972 con gli accordi sulla limitazione delle armi nucleari. Le relazioni tra Stati Uniti e Unione Sovietica migliorarono durante la prima metà degli anni '70 e il «vecchio continente» visse un periodo di relazioni pacifiche e di cooperazione economica, politica e culturale tra est e ovest. Nel Mediterraneo, la situazione era molto diversa. In primo luogo, Stati Uniti e Unione Sovietica furono indirettamente coinvolti nella guerra dello Yom Kippur (1973), un evento che provocò diversi giorni di pericoloso confronto tra Mosca e Washington e una profonda crisi nelle relazioni atlantiche (10). Nonostante le due superpotenze avessero agito per evitare il confronto finale tra loro, la competizione rimase significativa e si sarebbe espressa ben presto in nuovi confronti, diretti o indiretti. La crisi greco-turca per il controllo di Cipro (1974) fu una pericolosa ferita nella coesione della NATO e deteriorò le relazioni tra la Turchia e i partner della NATO: naturalmente, Mosca fu molto interessata all'evoluzione della vicenda. La fine delle dittature militari in Grecia e la nascita di una fragile democrazia rischiarono di mettere in discussione l'allineamento di quei paesi a Washington e ciò costituì un problema per gli Stati Uniti. La morte di Franco (1975) in Spagna aprì le porte all'instabilità interna e, in Italia, la crisi economica — aggravata dalla crisi petrolifera del 1973 — favorì il partito comunista italiano al voto. In questo tumulto strategico,

l'Unione Sovietica fu in grado di ottenere alcuni vantaggi. Nonostante la rottura definitiva dell'alleanza militare con l'Egitto (1976), Mosca ottenne l'uso dei porti di Latakia e Tartus (Siria) nel 1974 e il permesso di utilizzare le strutture del porto di Menzel-Bourgiba (dopo il 1977); allo stesso tempo, una vendita di armi alla Libia assicurò l'accesso alle strutture portuali del paese. Nell'Adriatico, i sovietici ottennero l'uso dei porti di Cattaro e Spalato, ma il rapporto con il Governo jugoslavo si mantenne molto difficile e, nel 1978-80, il maresciallo Tito ruppe nuovamente la collaborazione militare con i sovietici. Infine, nonostante la propria appartenenza alla NATO, la Grecia offrì ai sovietici la possibilità di utilizzare tre strutture greche per le riparazioni navali; una richiesta simile avanzata all'Italia fu rifiutata dal Governo di Roma. Per la prima volta, l'Unione Sovietica poteva avere sicure basi navali al di fuori dei Dardanelli e agire con efficienza nel Mediterraneo.

In Italia, lo Stato Maggiore della Marina comprese molto bene la trasformazione geostrategica in atto e l'opportunità di sviluppare una nuova strategia incentrata sulla minaccia da sud e non solo da est. Nel *Libro Bianco* del 1973, la Marina scrisse che era importante riequilibrare la postura strategica nazionale e scoraggiare le sfide legate alle crescenti ambizioni dei paesi del Nord Africa. Per riuscirci, l'Italia aveva bisogno di una Marina equipaggiata e addestrata non solo per svolgere i tradizionali compiti nel Mediterraneo centrale — la scorta ai CVG statunitensi e l'ASW — ma una Marina capace di agire autonomamente in tutto il Mediterraneo e fuori Suez. Questa visione richiedeva il riequilibrio del bilancio della Difesa e l'acquisizione di navi da guerra moderne: questa visione avrebbe dato vita alla Legge Navale del 1975. A giudizio dello scrivente, già nel *Libro Bianco* del 1973 è possibile trovare le radici della strategia del «Mediterraneo allargato», una visione geopolitica e geostrategica elaborata ed espressa dagli anni '80 e che ha ispirato la Marina Militare italiana fino a oggi.

La Marina italiana negli anni '50 e '60

La fine della Seconda guerra mondiale e l'inizio della Guerra Fredda rappresentarono un cambiamento epocale nella storia italiana. In primo luogo, l'Italia divenne una Repubblica e, in secondo luogo, la Repubblica italiana fu caratterizzata da una forte polarizzazione della politica interna. In Italia c'era il più forte partito comunista dell'Europa occidentale e, a causa di ciò, tra il 1945 e il 1948, la politica interna influenzò molto la politica estera, promuovendo un neutralismo tra gli emergenti blocchi orientale e occidentale. Più precisamente, la DC (Democrazia Cristiana) e il blocco centrista erano a favore dell'alleanza con le potenze occidentali, mentre il Partito Comunista Italiano (PCI) guardava al blocco sovietico; per contro, il Partito Socialista era fortemente neutralista. Gli Stati Uniti appoggiarono pienamente la DC e gli altri partiti centristi, ottenendo altresì l'appoggio del Vaticano e delle forze conservatrici italiane (complesso industriale, burocrazia, ecc.). L'Unione Sovietica appoggiò e finanziò il Partito Comunista Italiano e per molti anni gli ex partigiani comunisti furono pronti a iniziare un'insurrezione generale nel paese. Mentre l'Unione Sovietica non era in grado di sostenere la vita e la sopravvivenza del popolo italiano, gli Stati Uniti resero possibile la ricostruzione italiana con aiuti vitali (cibo, materie prime, carburante, ecc. per un totale di 1,12 miliardi di dollari). Gli Stati Uniti cedettero all'Italia 150 navi mercantili per ricostruire la nuova Marina Mercantile italiana. Così, alle elezioni generali del 1948, il popolo italiano scelse la DC e, di conseguenza, il blocco occidentale e una forte relazione con gli Stati Uniti. L'Unione Sovietica e il Partito Comunista Italiano erano pronti ad agire contro il risultato elettorale, ma la forte presenza militare statunitense nel Mediterraneo costituiva un deterrente credibile.

Tra il 1947 e il 1948, il Governo italiano — guidato dal presidente della DC, Alcide De Gasperi — puntò a ottenere sette obiettivi: 1) il ritorno di Trieste sotto la sovranità italiana; 2) la revisione delle dure clausole del Trattato di Parigi (1947); 3) una solida amicizia tra Stati Uniti ed Italia; 4) un riavvicinamento con Francia e Gran Bretagna; 5) lo sviluppo economico del paese, grazie alla spinta del piano Marshall; 6) una possibile restituzione delle colonie in Nord Africa (Libia) e Corno d'Africa



Incrociatori italiani tra le due guerre.

(Somalia); 7) un pieno appoggio al federalismo europeo. Così, dopo la nascita della NATO (1949) — è importante ricordare che l'Italia fu una delle promotrici dell'Alleanza — i due assi principali della politica estera nazionale furono l'alleanza politica e militare con gli Stati Uniti e il sostegno al processo politico europeo. Di tutti questi obiettivi, l'Italia non riuscì a ottenere solo la restituzione delle colonie, ma tutti gli altri furono conseguiti. Sotto l'ombrello degli Stati Uniti e della NATO, l'Italia fu in grado di pacificare la politica interna e di allinearsi all'Occidente: progressivamente, la volontà neutralista del popolo italiano fu spostata verso un più forte impegno verso gli obiettivi e la politica dell'Alleanza Atlantica. L'Italia concesse numerose basi terrestri, aeree e navali agli Stati Uniti, utilizzando accordi pubblici o segreti e divenne un importante alleato nel Mediterraneo.

Mentre la politica italiana era impegnata nella gestione della ricostruzione post-bellica e il ritorno nella comunità internazionale, la Marina Militare italiana era impegnata nella sua sopravvivenza. La nuova Marina Militare era solo un'ombra della potente Regia Marina degli anni '30 e '40. Il Trattato di Parigi (1947) aveva concesso all'Italia solo poche vecchie navi da guerra e il divieto di acquisirne o svilupparne di nuove e moderne, di possedere sottomarini, torpediniere veloci e mezzi insidiosi. I porti, i cantieri navali e le basi navali — a eccezione della base navale di Taranto — erano completamente distrutti.

All'inizio della Guerra Fredda, la principale minaccia contro l'Italia era percepita come una minaccia terrestre, attraverso la «soglia di Gorizia»: questo poteva essere l'accesso primario per un'aggressione delle forze comuniste. Quindi, la missione principale della Marina italiana era il supporto all'Esercito italiano, la difesa delle coste adriatiche e la protezione delle SLOC nazionali nel Mediterraneo centrale.

Fino al 1949, la Marina rimase concentrata su uno scenario di guerra regionale con il massimo della forza impegnata nel mare Adriatico, prima nel Canale d'Otranto e poi nell'Adriatico centrale e settentrionale. Nonostante i suggerimenti della Marina, la difesa della frontiera nord-orientale fu monopolizzata dall'Esercito italiano con l'aiuto dell'Aeronautica militare italiana. Le proposte della Marina per una Difesa congiunta furono rifiutate dal Capo di Stato Maggiore congiunto, un incarico sempre dominato dai generali dell'Esercito. Nella visione di Esercito e Aeronautica, la Marina italiana era la «cenerentola» delle capacità militari nazionali e questa visione spingeva le spese militari a favore di Esercito e Aeronautica. Così, durante gli anni '50, i compiti principali di una Marina molto povera rimasero la pura sopravvivenza, la bonifica dalle mine delle acque e delle rotte marittime nazionali e la difesa delle coste adriatiche. Solo in secondo luogo, la Marina avrebbe potuto essere impegnata nella protezione degli SLOC di interesse nazionale nel Mediterraneo centrale.

Fortunatamente, la minaccia comunista nell'Adriatico rimase molto variabile grazie alla «strana amicizia» tra Mosca, Tirana e Belgrado. Nonostante lo stato delle relazioni tra gli stati comunisti dell'Adriatico e l'Unione Sovietica, la Marina italiana permase in condizioni di netto svantaggio in questo teatro. La Marina jugoslava e quella albanese — con l'assistenza di quella sovietica — erano favorite dalla conformazione della costa orientale, ricca di porti naturali, baie, isole, fiordi e posizioni difensive. La penisola italiana, al contrario, era ed è caratterizzata da una lunga costa bassa e sabbiosa, senza posizioni strategiche di rilievo.

Dopo una parziale modernizzazione delle vecchie navi da guerra con l'elettronica statunitense e altri equipaggiamenti, la Marina italiana avviò il suo primo programma navale del dopoguerra nel 1949, completato nel 1958. Il nucleo di questo parziale riarmo navale fu la conversione dei vecchi incrociatori leggeri *Pompeo Magno* e *Giulio Germanico* — costruiti durante la seconda guerra mondiale — nei due moderni cacciatorpediniere *San Giorgio* e *San Marco*; contemporaneamente furono impostate altre due moderni cacciatorpediniere (*Indomito* e *Impetuoso*), due fregate, dodici dragamine costieri, una motosilurante e una nave veloce antisommergibile. Dagli Stati Uniti, la Marina italiana ottenne aiuti finanziari per 164 miliardi di lire (1955): 122 in navi da guerra e 42 in equipaggiamenti (11).

Nel 1957-58, l'Italia lanciò il suo secondo programma navale postbellico: l'enfasi venne posta su sistemi d'arma tecnologicamente avanzati e componenti di fabbricazione italiana. Durante il miracolo economico italiano, il Capo di Stato Maggiore della Marina, l'ammiraglio Pecori-Giraldi, propose ai politici di aumentare la consistenza della Forza armata fino a 200.000 tonnellate di naviglio combattente, 50.000 tonnellate di navi ausiliarie, 48 aerei e 30 elicotteri. Con sole 50.000 tonnellate di moderne navi combattenti e ausiliarie disponibili, questo richiedeva la costruzione di 150.000 tonnellate di nuove unità in un decennio (15.000 tonnellate all'anno).

Quanto richiesto dalla Forza armata era il minimo necessario per assolvere alle missioni della Marina Militare in quel momento:

- deterrenza navale (non nucleare);
- pattugliamento marittimo;
- protezione delle SLOC;
- guerra antisommergibile;
- scorta ai CVBG americani nel Mediterraneo;
- cooperazione con l'Esercito italiano nel nord-Adriatico;
- diplomazia navale.

La missione più importante era la protezione delle SLOC: in caso di guerra, l'Italia avrebbe avuto bisogno di 40.000.000 di tonnellate di aiuti, trasportati da 3.500 navi all'anno (12).

Il divario tra le aspirazioni e la realtà era enorme: nel 1960, la Marina italiana aveva 114.000 tonnellate di unità combattenti, con sole 50.000 tonnellate di moderne navi e ben 64.000 tonnellate di naviglio assai antiquato.



Il cacciatorpediniere *INDOMITO* classe Impetuoso.

Nonostante questa mancanza di navi da guerra moderne, la Marina italiana si concentrò sullo sviluppo tecnologico: la Marina Militare fu una delle prime in Europa a passare alle navi da guerra missilistiche e a imbarcare elicotteri ASW anche su fregate e piccole navi (il primo gruppo di elicotteri dell'Aviazione navale iniziò a operare nel 1956). Tutte le principali navi da guerra erano dotate di un ponte di volo e i compiti degli elicotteri erano, principalmente, quelli di garantire capacità antisommersibile e l'autoprotezione contro gli attacchi aerei.

I nuovi acquisti del 1957-58 permisero di installare i missili sul vecchio incrociatore *Garibaldi* — in fase di ammodernamento — sui nuovi incrociatori missilistici/elicotteri *Andrea Doria* e *Caio Duilio* (completati nel 1962), sui primi 2 cacciatorpediniere *Intrepido* e *Impavido* (completati nel 1961-62) e di introdurre in servizio 4 fregate ASW classe «Bergamini» (1960-1961) e 2 sottomarini a propulsione diesel-elettrica (classe «Toti»).

Nonostante questi progressi, le richieste per un ulteriore ammodernamento delle capacità marittime nazionali furono costantemente respinte dall'opposizione dei politici a qualsiasi piano espansivo, nonché dalle rivalità tra Forze armate.

Negli anni '60 un terzo programma navale permise la costruzione dell'incrociatore missilistico e porta elicotteri *Vittorio Veneto*, di due 2 FFG classe «Soldato», di 4 corvette classe «De Cristofaro», di 4 sottomarini d'attacco classe «Toti» — i più silenziosi SSK del Mediterraneo in quel momento — e di alcune motosiluranti. Il nuovo *Vittorio Veneto* rappresentò una svolta per la Marina Militare: quell'incrociatore portaelicotteri era una brillante evoluzione della precedente classe «Doria» ed era caratterizzato da un forte armamento missilistico antiaereo e da robuste capacità ASW, grazie ai mezzi ad ala rotante. Il compito principale di queste navi da guerra era la protezione del CVG statunitensi

nel Mediterraneo centrale, assicurando l'ASuW, l'AAW e l'ASW. L'armamento principale della classe «Doria» e del *Vittorio Veneto*, era il sistema missilistico «Terrier», ma gli otto cannoni da 76/62 mm erano in grado di effettuare ingaggi antiaerei e antisuperficie; una robusta componente elicotteristica — da quattro a nove elicotteri — era essenziale nell'ASW. Ancora una volta, la Marina italiana fu una pioniera nell'evoluzione della tecnologia navale: infatti, la classe «Doria» e il *Vittorio Veneto* furono modelli per altre Marine. La Marina francese costruì l'incrociatore portaelicotteri elicotteri *Jeanne d'Arc* — una versione più modesta del *Vittorio Veneto* — mentre la Marina sovietica completò la classe «Moskva» — i suoi primi incrociatori portaelicotteri con significative capacità ASW — e la Japan Maritime Self-Defence Force costruì la classe «Haruna», un credibile strumento ASW (13).

La caratteristica principale delle navi da guerra italiane era la capacità multiruolo: gli incrociatori italiani non erano solo assai performanti nell'ASW ma anche molto forti nell'ASuW e AAW. Questi requisiti erano imposti dalle condizioni strategiche della regione del Mediterraneo, dove la minaccia sovietica di superficie, aerea e subacquea richiedeva navi da guerra di elevate capacità.

La Marina italiana e le capacità nucleari

Nella seconda metà degli anni '50, la Marina italiana si mostrava molto interessata alla nuova tecnologia missilistica per la guerra antiaerea ma anche per la deterrenza nucleare. La US Navy stava sviluppando l'IRBM «Polaris» per i nuovi SSBN classe «George Washington» e la Marina italiana studiò con molto interesse la nuova arma. In particolare, il progetto della US Navy di imbarcare il «Polaris» non solo a bordo dei sottomarini, ma anche sulle navi da guerra di superficie, attirò l'attenzione della Marina italiana.

Nonostante le Forze armate italiane non fossero dotate di armi nucleari, l'idea della Marina italiana di acquisire i «Polaris» fu messa in discussione dall'opposizione delle altre due Forze armate. Sebbene l'Aeronautica e l'Esercito italiani fossero intenzionati a installare i nuovi missili nucleari in basi terrestri, la Marina continuò a studiare l'evoluzione del progetto della US Navy.

Nel corso del 1959, la Marina Militare italiana iniziò la progettazione preliminare di un impianto per il lancio di IRBM «Polaris» da bordo dell'incrociatore *Giuseppe Garibaldi*, allora in fase di ammodernamento. In caso di successo, il piano della Marina sarebbe stato quello di imbarcare i «Polaris» non solo a bordo del *Garibaldi* ma anche a bordo dei progettati cacciatorpediniere della classe «Indomito» e dei 2 incrociatori della classe «Doria».

La Marina italiana stabilì stretti contatti con tecnici e ufficiali navali americani per risolvere i problemi legati all'adattamento dei sistemi originali «Polaris» alle navi da guerra italiane. Il problema principale era l'equipaggiamento — altamente costoso — richiesto per l'impiego degli IRBM, ovvero il sistema di lancio e quello di guida del missile. Con soli 100 milioni di lire, la Marina italiana fu in grado di individuare tutte le soluzioni necessarie per l'adattamento del missile americano alle navi da guerra italiane.

L'opposizione dell'Aeronautica militare fu sconfitta dimostrando intelligentemente che una base a terra per il «Polaris» avrebbe richiesto maggiori spese dovute allo studio di nuove soluzioni per la sicurezza degli impianti, la logistica e la formazione del personale tecnico.

Lo studio della Marina italiana aveva ipotizzato una spesa complessiva di 3-4 miliardi di lire per l'installazione dell'IRBM a bordo di dodici navi da guerra, per un totale di 54-58 missili «Polaris» (14).

Nonostante l'ottimistica previsione, l'incrociatore *Giuseppe Garibaldi* rimase l'unica nave da guerra italiana armabile con missili «Polaris». Il sistema di lancio — un progetto italiano — fu concepito e costruito in soli sei mesi, senza modifiche al progetto originale per la ricostruzione della nave. Il brillante progettista, il capitano di vascello Glicerio Azzoni, realizzò un sistema di lancio molto economico: il suo costo era inferiore a quello di un cannone medio da 76/62 mm. La U.S. Navy trovò la soluzione economica e adeguata anche per le proprie navi da guerra di superficie. La vera innovazione



L'incrociatore GIUSEPPE GARIBALDI.

della soluzione italiana era il sistema di lancio stesso ma, soprattutto, il sistema di calcolo della posizione della nave e per l'elaborazione dei dati di lancio.

Alla fine di ottobre 1961, l'incrociatore italiano testò il primo dei quattro *silos*, sparando dei simulacri di «Polaris». Nel marzo 1962, tutti i *silos* furono imbarcati e testati. La pianificazione fu perfettamente rispettata: l'obiettivo finale era quello di avere la nave da guerra pronta a salpare per gli Stati Uniti nell'estate del 1962. Qui, il *Garibaldi* avrebbe dovuto testare il sistema di lancio dei missili «Terrier» e il sistema di lancio dei «Polaris», sotto il controllo della US Navy.

Il 3 settembre 1962, il *Garibaldi* salpò per gli USA e arrivò a Norfolk il 14 settembre. I test furono ritardati dalla crisi cubana dell'ottobre 1962, ma all'inizio di novembre (11), la nave da guerra italiana salpò per il poligono di San Juan (Porto Rico), dove testò con successo il sistema di lancio dei «Polaris» (15). La Marina italiana divenne la seconda Marina della NATO — la prima era stata la US Navy — potenzialmente armabile con missili «Polaris». Anzi, fino al 1963, quando la US Navy iniziò il dispiegamento nel Mediterraneo dei suoi SSBN, la Marina italiana rimase l'unica potenziale forza nucleare in quest'area.

Tuttavia, questa capacità non fu mai effettiva. Infatti, Washington non aveva ancora consegnato i missili «Polaris» alla Marina italiana perché i Governi alleati — in particolare quello britannico e francese — erano contrari al primato nucleare italiano. Nella metà degli anni '50, Stati Uniti e Regno Unito avevano avviato il progetto «Skybolt», un programma missilistico strategico congiunto. Nel 1960, gli Stati Uniti avevano ottenuto in uso una base militare in Scozia e accettarono di cooperare con Londra sui test nucleari sotterranei.

Dopo la crisi cubana e il fallimento di alcuni test dello «Skybolt», Washington cancellò il progetto e offrì a Londra il sistema «Polaris». La proposta del Governo statunitense era l'introduzione della futura forza nucleare britannica nella istituenda Forza Multilaterale (MLF). Il Governo britannico era d'accordo con la proposta americana ma, come contropartita, esercitò pressioni per fermare la

vendita di «Polaris» alla Marina italiana. Per il Regno Unito era inaccettabile che la Marina italiana avesse un deterrente nucleare nazionale. Infatti, in caso di successo della MLF, la forza nucleare britannica sarebbe stata sotto il controllo della NATO, mentre quella italiana sarebbe stata autonoma.

La principale conseguenza del «Progetto Garibaldi» fu dimostrare la fattibilità della Forza Multilaterale. Questa era una proposta formulata sia da Eisenhower sia da Kennedy ed era dedicata a ridurre il divario con le forze sovietiche in Europa. Il progetto MLF era basato su una flotta di navi da guerra di superficie armate con missili nucleari, proprio come il *Garibaldi*. Per sperimentare il concetto, la US Navy usò la USS *Biddle* (DD-995) come banco di prova. La nave da guerra americana era dotata di un equipaggio internazionale proveniente da Germania Ovest, Italia, Grecia, Regno Unito, Turchia e Paesi Bassi. La sperimentazione — da giugno 1964 al dicembre 1965 — fu un vero successo, ma la politica americana ed europea uccise l'iniziativa.

Il Regno Unito voleva preservare la sua relazione speciale con gli Stati Uniti, acquisendo il sistema «Polaris» in esclusiva e legando la propria politica nucleare a quella americana. L'accordo militare tra Francia e Germania morì con l'eclissi politica del cancelliere Adenauer e del generale De Gaulle. Infine, il presidente Johnson era troppo impegnato nel progetto della «grande società» e nel conflitto vietnamita per dedicarsi anche a quest'ambiziosa iniziativa (16).

L'Italia, senza il sostegno americano, cercò di sviluppare una capacità missilistica autonoma. Dal 1965 al 1969, il team di ingegneri responsabili della trasformazione del *Garibaldi* lavorò allo sviluppo di un nuovo IRBM indigeno, chiamato «Alfa» (17). Nel giugno 1969, il nuovo missile fu testato e la fase sperimentale fu completata nel 1976. L'obiettivo finale era quello di costruire un missile balistico imbarcabile sia sulle navi da guerra sia sui sottomarini della Marina.

Infatti, dal 1959 al 1964, la Marina Militare italiana si dedicò anche all'ambizioso progetto di costruire il primo sottomarino a propulsione nucleare (SSN), il *Guglielmo Marconi*, di fabbricazione italiana. Il «Progetto 1030» o «S.P.N.» (Sottomarino a Propulsione Nucleare) fu concepito dall'ufficio tecnico della Marina Militare italiana e dalla C.R.D.A. (Cantieri Riuniti dell'Adriatico) di Monfalcone. Il progetto era molto simile a quello della classe «Skipjack» e costituì una sorta di *spin-off* della forte cooperazione tra la Marina italiana e la US Navy (18). L'SSN italiano sarebbe stato più grande del sottomarino *Skipjack* americano (19). Lo scafo sarebbe stato costruito con acciaio HY-80 e il reattore nucleare sarebbe stato di progettazione americana. L'armamento dell'SSN italiano sarebbe stato caratterizzato dalla presenza di 44 siluri (da 533 mm) rispetto ai 24 siluri del progetto americano. I 44 siluri sarebbero stati collocati nel sistema di lancio (6 siluri) e in un'apposita baia sopra i tubi di lancio (i rimanenti 38). Qui sarebbe stato possibile immagazzinare non solo i siluri, ma anche «armi e mezzi» per le Forze speciali.

La Marina italiana stava progettando anche un SSBN nazionale per i missili «Polaris». L'idea era di costruire una versione ampliata e potenziata del «Progetto 1030», armata con 16 missili «Polaris». Il progetto iniziò nel 1958 ma sia lo SSN sia lo SSBN non furono mai costruiti a causa dell'opposizione degli Stati Uniti e del mondo politico italiano. Il Governo americano si rifiutò di fornire il *know-how* nucleare e, in particolare, il combustibile all'uranio arricchito; Washington invocò il *Mac-Mahon Act*, che vietava di cedere la tecnologia militare nucleare statunitense a nazioni straniere e contestò apertamente l'utilità del progetto per la difesa dell'Italia. A disturbare Washington contribuivano due aspetti: innanzitutto, l'Italia non era disponibile ad accettare la soluzione britannica di integrare completamente la propria futuribile componente nucleare nella NATO. In secondo luogo, i militari e i servizi segreti statunitensi erano molto preoccupati dalla presenza, nel quadro politico italiano, di un forte partito comunista, potenzialmente in grado di costringere il Governo ad aperture verso l'Unione Sovietica e contro la politica israelo-americana in Medio Oriente.

Sebbene l'ambizione italiana di costruire un sottomarino a propulsione nucleare fosse viva nella Marina, la determinazione del Governo era molto scarsa. Nonostante il successo tecnologico e i pro-



Varo del sottomarino *GUGLIELMO MARCONI*.

gressi nella progettazione dell'SSN, il programma nucleare e missilistico fu chiuso. Il missile «Alfa» non fu mai costruito e gli unici missili disponibili rimasero i prototipi; l'SSN e l'SSBN non furono nemmeno impostati e l'incrociatore *Garibaldi* con i suoi silos per IRBM «Polaris» o «Alfa» fu messo in disarmo nel 1976, per carenza di fondi. Infine, l'Italia firmò il TNP (Trattato di non proliferazione nucleare) e la Marina italiana abbandonò definitivamente la via nucleare.

La crisi del 1970 e la legge navale (1975)

Un nuovo programma navale per la Marina italiana — il quarto dopo la Seconda guerra mondiale — previsto per il 1966 fu cancellato a causa della crisi economica. Il programma navale avrebbe fornito alla Marina italiana un ulteriore incrociatore missilistico ed elicotteristico come il *Vittorio Veneto* (chiamato *Trieste* o *Italia*), 4 cacciatorpediniere e 4 nuove fregate.

Gli ultimi anni '60 e la prima metà degli anni '70 furono molto impegnativi per le Forze armate italiane e per la Marina. L'indifferenza della politica e dell'opinione pubblica nei confronti delle Forze armate fece sprofondare il bilancio della Difesa al 3% del PIL (tra i più bassi al mondo); allo stesso tempo ci furono delle proteste in Marina contro le condizioni di vita del personale. Per tagliare i costi, l'ammiraglio Giuseppe Roselli-Lorenzini mise in disarmo tutte le navi da guerra obsolete — tra esse, anche l'incrociatore *Garibaldi* — e ottenne l'autorizzazione a costruire solo 4 nuove FFG classe «Lupo» e un prototipo di aliscafo missilistico (20).

La crisi economica degli anni '70, il rinnovo delle sfide sovietiche nel Mediterraneo e l'implementazione delle capacità delle Marine nord-africane influenzarono i programmi navali. Dopo la guerra dello Yom Kippur, la Marina italiana pose l'attenzione sulla proliferazione di missili antinave e di motomissilistiche nel Mediterraneo; allo stesso tempo, l'aumento delle rivendicazioni per lo sfruttamento delle risorse naturali marittime da parte dei paesi arabi costituì un allarme per la politica italiana (21). Il nuovo Capo di Stato Maggiore della Marina, l'ammiraglio Gino De Giorgi, fece pubblicare il primo *Libro Bianco* della Marina e convinse il Parlamento a votare la Legge Navale del 1975.

L'ammiraglio ridefinì i compiti della Marina:

- una stretta relazione tra la Marina italiana e le Forze navali della NATO;
- una protezione più efficace delle Forze nucleari alleate e delle portaerei americane;
- una maggiore attenzione agli interessi nazionali nell'area del Mediterraneo;
- un aumento delle capacità della Marina di proteggere le SLOC mediterranee — essenziali per un'economia marittima e di trasformazione come quella italiana — e di operare in tutto il Mediterraneo, non solo nella sua area centrale.

Per garantire queste missioni, l'ammiraglio De Giorgi aveva bisogno di nuove navi da guerra e attrezzature, così identificate:

- una portaelicotteri (il futuro incrociatore portaeromobili *Giuseppe Garibaldi* derivato dal progetto della *Sea Control Ship*);
- nuove unità scorta e cacciatorpediniere armati con armi antisommergibile, antiaeree e antinave (missili, siluri e cannoni);
- nuovi sottomarini a propulsione diesel-elettrica, più capaci dei piccoli sottomarini della classe «Toti»;
- aliscafi lanciamissili;
- nuovi elicotteri navali, basati a terra e imbarcati per l'ASW e l'ASuW.

L'ammiraglio De Giorgi pianificò l'acquisizione di aerei V/STOL («Sea Harrier» o la variante americana AV-8) e MRCA «Tornado» come avveniva in quegli anni per la *Marineflieger* tedesca, ma questo fu impossibile durante il suo mandato; solo nel 1989 il Parlamento italiano avrebbe approvato una legge per un'Aviazione navale con aerei ad ala fissa (22).

Il Parlamento, sotto la pressione dell'ammiraglio De Giorgi e dell'industria navale, votò la Legge Navale (nr. 57, 22 marzo 1975). Questa legge garantì alla Marina un budget di 1.100 miliardi di lire per 10 anni. Con esso, la Marina italiana fu in grado di costruire una nuova classe di FFG ASW (le «Maestrale»), nuovi sottomarini diesel-elettrici e il nuovo incrociatore portaeromobili *Giuseppe Garibaldi*. Con queste nuove navi da guerra, la Marina italiana fu in grado di estendere le sue capacità oltre l'area del Mediterraneo centrale. Rispondendo alle esigenze politiche e ai compiti internazionali, durante gli anni '80 e '90 la Marina si fece trovare pronta a operare nel «Mediterraneo allargato», un'area di interesse che abbraccia il Mediterraneo, il Mar Rosso, il Corno d'Africa e il Golfo Arabico/Persiano.



L'incrociatore portaeromobili
GIUSEPPE GARIBALDI.

La nascita della strategia del «Mediterraneo allargato» e le missioni degli anni '80

La Legge navale del 1975 fu uno dei due assi che ispirarono la Marina italiana negli anni '80 e '90. L'altro asse era un nuovo concetto strategico che individuava nel «Mediterraneo allargato» il principale teatro operativo della Marina. Il concetto strategico nacque negli anni '80 presso l'Istituto di Guerra Marittima, allora ospitato a Livorno presso l'Accademia navale. Secondo uno dei padri di quel concetto strategico — l'allora capitano di vascello Pierpaolo Ramoino — il «*Mediterraneo allargato*» è «*un ambiente geografico limitato o uno scenario operativo, da cui deriva una strategia. [...] Il*

«Mediterraneo allargato» è il principale teatro operativo per gli interessi nazionali; questo teatro operativo abbraccia tutti i paesi verso i quali l'Italia definisce la sua strategia di sicurezza unitaria e indipendente» (23). È importante sottolineare le parole «unitario» e «indipendente», perché spiegano la correlazione con l'interesse transatlantico ed europeo ma anche con l'interesse nazionale. In altre parole, pur rispettando l'area di interesse strategico della NATO, l'idea di «Mediterraneo allargato» ha rivendicato uno spazio per un'azione nazionale, coincidente con il Mar Mediterraneo e il Mar Nero ma anche, attraverso il Mar Rosso, con il Golfo Persico. Il nuovo concetto di «Mediterraneo allargato» fu progressivamente adottato da tutte le Forze armate italiane e dalla classe politica. Già dall'inizio degli anni '80, tutte le missioni militari italiane erano coerenti con la visione del «Mediterraneo allargato» e la Marina italiana divenne il principale strumento del Governo italiano per una politica proattiva.

La prima dimostrazione di questa nuova postura strategica furono le missioni in Libano (1982 e 1984), le prime operazioni di pace delle Forze armate italiane (24). La stabilizzazione del Medio Oriente era un interesse primario per l'Italia e le missioni in Libano furono una dimostrazione dell'impegno italiano nel Mediterraneo. L'azione italiana fu legata alle iniziative alleate ma, al contempo, anche autonoma, in particolare nel dialogo con tutte le parti coinvolte nel conflitto. Mentre le forze statunitensi e francesi erano costantemente sotto attacco da parte dei sostenitori siriani e iraniani, i soldati italiani furono accolti da tutte le fazioni.

Nel 1982, la Marina Militare italiana fu chiamata a far parte della *Multinational Force & Observer Mission* (MF&O) delle Nazioni unite nel Golfo di Tiran (Mar Rosso), dedicata ad assicurare la libertà di navigazione a favore del porto israeliano di Eilat. Questa missione era legata all'accordo di pace di Camp David tra Egitto e Israele ed è ancora in corso nel 2022. I pattugliatori italiani — allora appartenenti alla classe «Alberi», oggi della classe «Esploratore» — erano e sono inseriti nell'Unità di pattugliamento costiero del 10° Gruppo Navale Italiano.

Nel 1984, dopo la scoperta di mine nel Mar Rosso, la Marina italiana fu chiamata ad effettuare una nuova missione nel Mar Rosso e nello stretto di Bab-el Mandeb, finalizzata a rimuovere quella minaccia per la navigazione internazionale. Questa missione fu la prima fuori dal Mediterraneo geograficamente inteso, ma si svolse all'interno del «Mediterraneo allargato». Il coinvolgimento italiano era giustificato dal ruolo strategico del Mar Rosso e del Canale di Suez per l'eco-





I pattugliatori del 10° Gruppo Navale Costiero, impegnati nella missione *Multinational Force and Observers* a garanzia della pace regionale in Sinai nel 1982.

nomia italiana: nel 1983, il 15% delle importazioni italiane e il 33% del petrolio grezzo o raffinato passava attraverso il Canale di Suez. Già allora, l'Italia era un paese con un'economia fortemente dipendente dalla libertà dei mari e dalla sicurezza degli SLOC.

Come era stato previsto dallo Stato Maggiore della Marina nel *Libro Bianco* del 1973, gli anni '80 furono molto pericolosi per la stabilità della regione mediterranea. La prima metà di quel decennio fu caratterizzata dal terrorismo internazionale, legato alla lotta palestinese contro Israele e sostenuto dalla Libia di Gheddafi. Il regime libico non solo sponsorizzava il terrorismo palestinese ma agiva anche contro i paesi vicini in Medio Oriente e nel Nord Africa e appoggiava gli attacchi terroristici contro gli obiettivi statunitensi ed europei. Il 7 ottobre 1985, alcuni terroristi palestinesi dirottano il transatlantico italiano *Achille Lauro* che navigava al largo delle coste egiziane. I terroristi uccisero un cittadino statunitense — l'ebreo-americano Leon Klinghoffer — e alla fine si arresero alle autorità egiziane. Durante la crisi, la Marina e l'Aeronautica italiane ricevettero l'ordine di ricercare il transatlantico, di monitorare la situazione e di elaborare un piano di intervento. Il dirottamento fu risolto diplomaticamente, ma durante il dirottamento i rapporti tra la Marina e l'Aeronautica non furono positivi, perché l'Aeronautica non agì in modo efficiente nelle missioni di pattugliamento aereo. Qui è importante ricordare che i pattugliatori marittimi italiani erano gestiti dall'Aeronautica, ma con il controllo operativo della Marina. Durante il dirottamento dell'*Achille Lauro*, l'Aeronautica non accettò il controllo operativo della Marina e non si rivelò performante nello svolgimento della missione assegnata. Quell'incidente fu lo specchio del cattivo rapporto tra le due Forze armate sulle operazioni aeree. La Marina italiana stava combattendo una battaglia per dotarsi di un'autonoma aviazione navale sin dai tempi della Seconda guerra mondiale, ma durante l'era fascista, la Regia Aeronautica italiana aveva ottenuto il controllo assoluto di tutti

i velivoli. Dopo la Seconda guerra mondiale, la Marina italiana aveva tentato di istituire un'aviazione ad ala fissa, ma l'unico successo fu l'acquisizione degli elicotteri. Se la Marina voleva operare efficacemente dentro e fuori il Mediterraneo, aveva bisogno di un'aviazione navale autonoma e quella controversia fu risolta solo pochi anni dopo quella crisi.

Dopo l'attacco contro la discoteca «La Belle» a Berlino Ovest — che aveva provocato la morte di alcuni cittadini statunitensi — il presidente Reagan ordinò una rappresaglia contro Tripoli e Bengasi. Il 15 aprile 1986, l'USAF e l'USN bombardarono obiettivi militari e governativi in Libia, mancando però l'obiettivo di decapitare la *leadership* del nemico. La rappresaglia di Gheddafi fu diretta contro la stazione statunitense LORAN di Lampedusa con il lancio di alcuni missili balistici. La Marina italiana venne allertata per monitorare le azioni di Gheddafi e per assicurare una forma di difesa anti-missili balistici. L'operazione — nome in codice «Girasole» — fu eseguita nel Mediterraneo centrale e impiegò gli incrociatori antiaerei e i DDG. Dopo il primo e fallito attacco contro Lampedusa, Gheddafi non provò più a lanciare missili e la Marina Militare poté tornare ai normali compiti del tempo di pace.

La missione più pericolosa degli anni '80 fu la scorta alle navi mercantili nel Golfo Persico tra il 15 settembre 1987 e il 31 dicembre 1988. Questa missione fu eseguita dal 18° Gruppo Navale e fu condotta con le nuove navi da guerra della Legge navale del 1975: le fregate classe «Maestrale» e «Lupo» e i cacciamine classe «Lerici». I pericoli di questa missione erano la completa mancanza di supporto aereo per le navi dispiegate nel Golfo Persico, la sfida posta dai missili antinave costieri e dai mezzi navali veloci del Corpo dei Guardiani della Rivoluzione. Le navi da guerra italiane percorsero 340.000 miglia nautiche, assicurando 82 scorte mentre i cacciamine scoprono e distrussero 218 ordigni esplosivi.

La guerra del Golfo Persico (1990-1991) fu un nuovo impegno per la Marina italiana all'inizio degli anni '90. Fu la missione più impegnativa tra quelle fino ad allora svolte e fece assumere alla Marina italiana verso un nuovo profilo operativo. Le navi da guerra italiane — organizzate nel 20° Gruppo Navale — raggiunsero il Golfo il 25 settembre 1990 e, durante la missione, 16 navi furono schierate a rotazione nell'area operativa. La Marina italiana inviò cacciatorpediniere, fregate, rifornitrici e cacciamine. Il cacciatorpediniere *Audace* fu posto sotto il comando alleato e si unì ai quattro CVBG statunitensi incentrati sulla USS *Midway*, USS *Roosevelt*, USS *Ranger* e USS *America*. L'*Audace* assicurò lo svolgimento di attività ASuW e AAW e venne impiegato come «*shotgun*» per la USS *Roosevelt*.

La Guerra del Golfo confermò la qualità della Marina italiana e delle sue navi, ma dimostrò anche l'urgenza di accelerare la realizzazione di un'aviazione navale con mezzi ad ala fissa. Questo difficile obiettivo fu infine conseguito con la Legge n. 36 del 1° febbraio 1989, che autorizzava l'acquisizione di aerei ad ala fissa per la *Marina Militare*. L'Italia scelse l'AV-8B «Harrier» II Plus — questo modello fu preferito al britannico «Sea Harrier» II — e una stretta collaborazione con l'USN e l'USMC. Già dagli anni '50, gli aviatori navali italiani venivano addestrati dalla US Navy e gli elicotteri della Marina italiana erano modelli di derivazione americana (Bell e Sikorsky) sia pure realizzati su licenza dall'industria nazionale. La decisione di acquisire la variante statunitense degli «Harrier» rafforzò il legame tra la US Navy e la Marina Militare: i piloti degli «Harrier» italiani sarebbero stati addestrati alla MCAS Cherry Point. Questa decisione rese possibile una stretta interoperabilità non solo con la US Navy, ma anche con l'USMC e si sarebbe rivelata preziosa nelle operazioni militari del 21° secolo.

I velivoli ad ala fissa furono imbarcati sull'incrociatore *Giuseppe Garibaldi*, una brillante «interpretazione» del concetto britannico di «incrociatore tuttoponte» e del progetto americano della *Sea Control Ship*. Il nuovo *Garibaldi* era una piccola portaerei V/STOL, in grado di svolgere missioni di proiezione di potenza e operazioni ASW ma rappresentò un salto di qualità enorme per la Marina Militare, nonché una delle sue navi più operative nella sua lunga storia.

La Marina Militare durante gli anni '90

La Guerra del Golfo del 1991 ha rappresentato la transizione dall'ordine internazionale della Guerra Fredda al nuovo «ordine mondiale», caratterizzato dall'unipolarismo americano. Il crollo dell'Unione Sovietica e la fine del suo impero hanno reso possibile la costruzione di un mondo basato sulla liberal-democrazia e il capitalismo. Ma la fine della stabilità internazionale assicurata dal bipolarismo diede inizio a una stagione di guerra civile in alcuni paesi del terzo mondo.

Gli anni '90 iniziarono con la crisi della Somalia, generata dal crollo dello Stato somalo e dalla successiva guerra civile. Il presidente Clinton decise di intervenire in Somalia per ristabilire l'ordine interno e per proteggere gli aiuti internazionali destinati al popolo somalo. La Somalia era una ex-colonia italiana e la sua posizione strategica nel Corno d'Africa, molto vicina allo stretto di Bab-el Mandeb, richiedeva il coinvolgimento italiano. Era considerato un imperativo morale aiutare il povero popolo somalo e prevenire l'estensione regionale della guerra civile. Inoltre, la Somalia si trova all'interno del teatro strategico del «Mediterraneo allargato» e, naturalmente, la Marina italiana divenne il principale *asset* per il coinvolgimento nazionale. Tra il 1992 e il 1995, la Marina Militare ha operato al largo del Corno d'Africa e a terra con il 24°, 25° e 26° Gruppo Navale. Solo la disponibilità di moderne navi da guerra, elicotteri e aerei ha permesso di agire con grande efficienza nelle acque somale. Durante le operazioni in Somalia, la Marina italiana assicurò missioni di proiezione di potenza a terra con le sue Forze anfibe — il «Reggimento San Marco» — e missioni di interdizione e scorta marittima. Nel 1995, il 26° Gruppo Navale fu l'unica Forza navale alleata — a eccezione delle forze



statunitensi — in grado di proteggere il ritiro degli assetti militari internazionali, con i velivoli ad ala fissa, nel caso italiano i nuovissimi «Harrier», operanti dalla portaerei V/STOL *Giuseppe Garibaldi*. L'operazione in Somalia è stata una chiara prova del vantaggio strategico rappresentato da una Marina ben bilanciata e ha confermato i buoni investimenti del ventennio precedente.

Senza troppo indugiare sulle operazioni di interdizione marittima nell'Adriatico durante le guerre ex-jugoslave, è molto importante ricordare la prima campagna di bombardamento condotta dall'Aviazione navale italiana dopo la Seconda guerra mondiale. Essa avvenne durante la guerra del Kosovo (nel 1999) e fu eseguita dagli «Harrier» della Marina decollati dal *Garibaldi*. Nell'occasione furono sganciate bombe MK-82, furono lanciati missili GBU-16 e AGM-65 «Maverick» e fu testato il nuovo pod per la designazione dei bersagli «Litening II».

Nel 1999, la Marina Militare italiana svolse anche una missione di pace sotto mandato ONU nelle acque di Timor Est. Tra il settembre 1999 e il marzo 2000, la LPD *San Giuso* fu impiegata nell'Oceano Indiano, trasportando, sbarcando e supportando i fucilieri di Marina del «Reggimento San Marco», le Forze speciali della Marina del COMSUBIN, i mezzi dell'Esercito italiano e il distaccamento elicotteri della Marina. La missione nell'Oceano Indiano era molto al di fuori del teatro geostrategico del «Mediterraneo allargato», ma ha dimostrato la volontà dell'Italia di agire nelle operazioni di pace dell'ONU e la capacità della Marina di operare in tutto il mondo.

Gli impegni nel «Mediterraneo allargato» e oltre spinsero i politici e lo Stato Maggiore della Marina a progettare una nuova nave da guerra per le missioni del XXI secolo. Il nuovo Modello di Difesa del 1995 e la professionalizzazione delle Forze armate aprirono la porta allo sviluppo di uno strumento militare per le operazioni di spedizione. Naturalmente, la Marina era destinata a essere il principale *provider* di queste capacità. Era necessaria una doppia linea d'azione: da un lato, occorreva sviluppare il binomio portaerei-aviazione navale; dall'altro, era urgente potenziare le capacità anfibe. Una soluzione fu ricercata nella progettazione di una nave definita «polifunzionale». Dapprima, l'idea era stata quella di migliorare le capacità aeree del *Garibaldi*, realizzando una portaerei di quasi 20.000 tonnellate di dislocamento e 20 aerei ed elicotteri. In un secondo momento, si optò per una piattaforma polivalente che combinasse le caratteristiche anfibe della classe LPD «San Giorgio» e le capacità aeree del *Garibaldi*. Infine, la soluzione definitiva fu il progetto del *Cavour*, caratterizzato dall'enfasi sulle capacità aeree, ma con la possibilità di imbarcare 350 fucilieri di Marina e alcuni veicoli o MBT. Il *Cavour* sarebbe stato il cuore di un *Task Group* per la *power projection* incentrato sul *Cavour*, sul *Garibaldi* e sulle LPDs classe «San Giorgio». Questo *Task Group* avrebbe avuto capacità aeree autonome e una capacità anfibia completa, rappresentata dalla Forza di sbarco e dal C3I dedicato.



Allo stesso tempo, la Marina programmò lo sviluppo di una nuova classe di fregate — le future FREEM — in una doppia variante (*general purpose* e ASW), e la progettazione di una nuova classe di navi da difesa aerea — la classe «Andrea Doria», la variante italiana del progetto «Orizzonte» — e, infine, l'acquisizione di nuovi sottomarini AIP. Per questi programmi l'Italia scelse la cooperazione internazionale con Francia, Regno Unito e Germania.

Il primo decennio del XXI secolo e oltre

Il XXI secolo è stato aperto dalla tragedia dell'11 settembre. La *Global War on Terror* (GWOT) — iniziata a metà degli anni '90, dopo gli attentati contro le ambasciate americane in Kenya e in Tanzania — ebbe una svolta decisiva il 7 ottobre 2001, quando gli Stati Uniti diedero inizio all'attacco al regime talebano in Afghanistan (25). L'Italia si unì molto rapidamente agli alleati americani. L'11 novembre, il *task group* italiano — composto dalla portaerei V/STOL *Giuseppe Garibaldi*, da una rifornitrice e da due fregate — salpò da Taranto e si diresse verso l'Oceano Indiano, al largo delle coste del Pakistan. Dopo sedici giorni, il *task group* italiano arrivò in zona d'operazione e iniziò le missioni sul territorio afgano. Le fregate furono impegnate in operazioni di *Leadership Interdiction* (LIO) e *Maritime Interdiction* (MIO), missioni di scorta a gruppi anfibi e a petroliere e missioni di *Plan Guard* a favore della portaerei statunitense USS *Theodore Roosevelt*. In totale, nel corso dell'operazione nelle acque dell'Oceano Indiano, le navi italiane indagarono 725 navi mercantili e condussero 6 abbordaggi. Il *Garibaldi* operò con 8 AV-8B «Harrier» II Plus, armati con bombe a guida laser e con l'efficientissimo *pod* di puntamento «Litening». La disponibilità del *pod*



«Litening» rappresentò un *asset* irrinunciabile perché gli aerei italiani furono in grado di operare in supporto ai bombardieri americani, mirando alle forze nemiche. L'addestramento comune, il comune linguaggio operativo e le procedure sperimentate in addestramento resero la cooperazione tra gli aviatori navali italiani e statunitensi molto rapida e completa. Normalmente, gli «Harrier» italiani eseguivano missioni per sette ore, a 700 miglia nautiche dalla portaerei: 5 ore erano dedicate al volo da e per l'obiettivo e 1,2 ore erano quelle spese «*on task*». Queste missioni molto complesse richiedevano numerosi rifornimenti aerei ma la capacità operativa notte/giorno degli «Harrier» e il perfetto addestramento dei piloti furono la chiave del successo. Complessivamente, gli «Harrier» italiani effettuarono missioni di *targeting*, missioni di ricognizione armata, missioni CAS. Le sortite furono 158, le ore sugli obiettivi 78,2 e le ore di volo 513,9 (26).

Il coinvolgimento della Marina Militare italiana nell'operazione «Enduring Freedom» fu un successo: gli attacchi aerei e navali contro gli obiettivi talebani furono effettuati solo dalle portaerei statunitensi, dalla francese *Charles De Gaulle* e dall'italiana *Garibaldi*. La Marina Militare mostrò all'opinione pubblica nazionale e ai politici l'insostituibile utilità di una Marina con capacità di proiezione di potenza e l'importanza di investire nel rinnovamento di queste capacità.

Dopo l'operazione «Enduring Freedom», la Marina italiana fu impegnata nelle missioni anti-pirateria al largo delle coste somale e nelle missioni del Gruppo Operativo Incursori in Iraq, durante la missione «Antica Babilonia».

L'operazione «Leonte» in Libano (2006) ha rappresentato un altro importante impegno per la Marina italiana. Dopo la guerra tra Israele e Hezbollah, l'Italia agì rapidamente per assicurare il monitoraggio del cessate il fuoco e la salvaguardia delle aree di interdizione marittima e terrestre in Libano. L'operazione «Leonte» — questo il nome in codice del coinvolgimento militare italiano — fu il terzo intervento italiano in Libano — dopo le precedenti missioni del 1982 e del 1984 — e fu condotta sotto la bandiera delle Nazioni unite. Nella «Leonte», le capacità di proiezione di potenza della Marina furono fondamentali: il *Garibaldi* e le LPD classe «San Giorgio» schierarono e supportarono il contingente italiano. Dal 29 agosto al 3 settembre 2006, la Marina Militare italiana sbarcò sulle coste libanesi 800 uomini, 156 mezzi; il comandante operativo, l'ammiraglio di divisione Giuseppe De Giorgi, agì non solo come comandante militare, ma anche come *partner* politico e diplomatico delle autorità libanesi. La Marina italiana assicurò anche il comando e il controllo dell'operazione di interdizione marittima eseguita dalla *Task Force 425*, condotta dalle Marine britannica, francese e greca. Questa missione era dedicata a intercettare e fermare il contrabbando a favore di Hezbollah.

Prima del dispiegamento della Forza di sbarco, durante l'estate dello stesso 2006, la Marina Militare italiana aveva effettuato un'operazione di evacuazione di non combattenti (NEO) da Beirut, denominata «Mimosa 06». Durante questa missione, il DDG *De la Penne* — impegnato in naviga-





zione nel Mediterraneo orientale in una campagna di addestramento — interruppe la sua attività e si diresse a Beirut. Tra il 17 e il 20 luglio, il DDG italiano mise in salvo 705 persone, 419 italiani e 286 stranieri.

Nel 2010, la nuova portaerei V/STOL *Cavour* condusse la missione di assistenza umanitaria e soccorso in caso di disastri (HA/DR) «White Crane» ad Haiti dopo il terribile terremoto che aveva devastato l'isola caraibica. L'ospedale della nave e gli elicotteri imbarcati permisero di evacuare molte persone ferite e fornirono un prezioso sostegno e aiuto agli haitiani.

L'ultima e più impegnativa missione del primo decennio del XXI secolo è stata la partecipazione all'operazione «Odyssey Dawn», l'intervento militare contro il regime di Gheddafi, nel 2011. Sebbene la Libia sia molto vicina all'Italia, la disponibilità della portaerei e dell'aviazione navale si rivelò un elemento determinante per la condotta delle missioni di bombardamento. La portaerei V/STOL *Giuseppe Garibaldi* fu schierata al largo delle coste libiche e questa azione rese più economico e più efficiente l'impiego dell'aviazione navale rispetto alle missioni degli aerei terrestri; inoltre, gli elicotteri imbarcati furono destinati ad assicurare le missioni CSAR a favore dei piloti della NATO. Per 78 giorni il *Garibaldi* rimase in stazione, generando 8 sortite al giorno con i suoi «Harrier», per un totale di 1.218 ore di volo. Con un totale di 173 sortite e 148 lanci di bombe, gli «Harrier» della Marina eseguirono il 62% delle missioni di riconoscimento e il 53% delle missioni di attacco condotte da aerei italiani.

Durante la crisi, la Marina Militare effettuò anche operazioni di interdizione marittima, con 3.100 controlli su navi mercantili sospette, 300 abbordaggi e il blocco di 11 navi utilizzate per il contrabbando. A parere dello scrivente, le due operazioni «Enduring Freedom» e «Odyssey Down» sono state le uniche vere missioni di combattimento eseguite dalla Marina Militare italiana nel secondo dopoguerra. È importante sottolineare che un contributo significativo in entrambe le missioni fu possibile solo perché la Marina aveva acquisito una capacità aerea autonoma basata su una portaerei V/STOL



e su velivoli ad ala fissa. Dopo la Seconda guerra mondiale, le portaerei erano diventate lo strumento principale per le missioni *expeditionary* e per le operazioni di proiezione di potenza. L'Italia aveva acquisito questa capacità strategica solo alla fine di un processo molto complesso e solo con una silenziosa ma continua pressione sui politici e sulle altre Forze armate.

Dopo il coinvolgimento nella guerra contro il regime di Gheddafi, la Marina italiana fu chiamata a gestire il flusso migratorio irregolare dall'Africa all'Europa, con missioni di assistenza ai rifugiati e di contrasto degli scafisti.

Dalla metà del primo decennio del nuovo secolo, la Marina italiana è stata impegnata nelle missioni anti-pirateria nell'Oceano Indiano e, negli ultimi anni, nel Golfo di Guinea, dove sono presenti significativi interessi energetici italiani.

Conclusioni e commenti

Dall'inizio degli anni '80, il «Mediterraneo allargato» si è progressivamente ampliato. Se negli anni '80 e fino alla Guerra del Golfo, questo concetto strategico rimase un'ambizione più che un vero e proprio spazio operativo, dall'inizio degli anni '90, l'Italia e la Marina hanno dimostrato di possedere volontà e capacità di operare in uno spazio geopolitico e geostrategico sempre più ampio. È importante ricordare che, oggi, il «Mediterraneo allargato» comprende non solo il Mediterraneo geografico, il Mar Nero, il Mar Rosso e il Golfo Persico ma che i suoi confini sono stati ampliati fino alle coste occidentali dell'India e a quelle del Mozambico; a est, il «Mediterraneo allargato» è collegato con l'Oceano Pacifico ed è connesso alla regione indopacifica. A ovest, il «Mediterraneo allargato» è ora proiettato fino al Golfo di Guinea e alle coste della Namibia e, a nord, è collegato con lo spazio geostrategico euro-atlantico. Quindi, è normale che la Marina italiana operi fino al Circolo Polare e al suo interno, anche perché l'Italia è una delle nazioni del Consiglio Polare.



Il «Mediterraneo allargato» di oggi è uno spazio vitale per l'Italia, un paese povero di materie prime e risorse energetiche e caratterizzato da un'economia di trasformazione. La difesa e la protezione di questo spazio strategico richiede la capacità di agire agli accessi chiave del «Mediterraneo allargato»: lo stretto di Bab el-Mandeb, lo stretto di Hormuz a est e le coste occidentali dell'Africa a ovest. Una difesa limitata solo a proteggere lo stretto di Gibilterra, il Canale di Sicilia o il Canale di Suez sarebbe espressione di una strategia sbagliata. Con l'obiettivo di agire alle porte del «Mediterraneo allargato», è importante avere una Marina forte e capace. Questo richiede una strategia e una capacità di proiezione di potenza. La Marina italiana è consapevole di questi requisiti e sta investendo in queste capacità. L'acquisizione della versione B del velivolo F-35 «Lightning II» e il potenziamento delle capacità anfibe — qui il riferimento è alla nuova LHD *Trieste* ma anche al nuovo programma LPD — vanno in questa direzione. La Marina Militare sta investendo nel suo ammodernamento, ma con l'idea di allargare la sua area operativa. La Marina Militare possiede alcune eccellenze come l'aviazione navale, la componente sottomarina con quattro moderni sottomarini AIP «U-212» — con l'idea di acquisire altre 4 unità — e con le forze anfibe. Dal 2014, grazie all'ultima Legge navale — voluta dall'ammiraglio Giuseppe De Giorgi, figlio dell'ammiraglio Gino De Giorgi, padre della Legge navale del 1975 — la Marina sta sviluppando e costruendo nuove capacità.





Le sfide per la sicurezza italiana sono numerose: oggi la regione mediterranea è caratterizzata dalla crescita delle capacità militari di alcune potenze mediorientali (Turchia) e nordafricane (Egitto, Algeria, Marocco), interessate ad allargare il proprio spazio geostrategico e a rivedere i principi del diritto dei mari. Allo stesso tempo, l'instabilità di alcuni stati falliti (Siria, Yemen, Somalia e Libia) rappresenta un crogiolo di migrazioni, di instabilità, di terrorismo e un'occasione per le potenze *status seeker* (Russia e Cina) di acquisire nuovi vantaggi. La Russia è tornata nella regione mediterranea — grazie al coinvolgimento in Libia e Siria — ha accresciuto la propria minaccia verso l'Europa occidentale con l'invasione dell'Ucraina e il possesso pieno della penisola di Crimea mentre la Turchia sta penetrando in Libia e nei Balcani. La Cina aumenta quotidianamente la propria presenza nel «Mediterraneo allargato» e nel Mediterraneo geografico con l'iniziativa *One Belt-One Road* e con la pressione economica sui paesi dell'area. L'Italia, come parte della NATO e come stato della UE, deve assicurare la stabilità nella regione euro-mediterranea e al di fuori di essa.

A parere dello scrivente, se la *leadership* politica sarà pronta a gestire le numerose sfide già presenti e quelle in via di definizione, la Marina italiana sarà il principale strumento impiegabile per questo scopo. Il «Mediterraneo allargato» resta il cuore dei nostri interessi geostrategici ma ovunque saranno posti i suoi limiti, la Marina Militare svolgerà le missioni assegnate con le capacità dimostrate in passato.

NOTE

(1) D. Fenech, «The Mediterranean Region during the Cold War and after», in J.B. Hattendorf (edited by), *Naval Strategy and Policy in the Mediterranean. Past, Present and Future*, Frank Cass Publishers, London-Portland 2000, p. 227.

(2) E.G.H. Pedaliu, «Fault Lines in the Post-War Mediterranean and the "Birth of Southern Europe", 1945-1979», in E. Calandri-D. Caviglia-A. Varsori, *Détente in Cold War Europe*, London-New York 2016, I.B. Tauris & Co., pp. 15-31.

(3) R. Luraghi, «Italian Role in NATO» in L.S. Kaplan-R.W. Clawson-R. Luraghi (Edited by), *NATO and the Mediterranean*, Wilmington 1985, Scholarly Resources Inc., p. 158.

(4) *Ibidem*.

(5) In questo modo, la guerriglia comunista greca fu privata dei propri *safe haven* e del vitale sostegno di Belgrado e, di conseguenza, i partigiani comunisti greci furono sconfitti (1949).

(6) Tra il 1961 e il 1965, l'ammiraglio Gorshkov visitò molte volte l'Egitto, rafforzando la cooperazione navale tra l'Unione Sovietica e lo stato del Nord Africa.

(7) Per l'Italia e i suoi alleati occidentali, la sfida principale negli anni '60 fu la visita sovietica al porto di Cattaro (Jugoslavia) nel giugno 1964. La significativa presenza navale sovietica — quindici navi da guerra — fu un tentativo di contrastare la minaccia degli SSBN americani nel Mar Mediterraneo.

(8) M. Vego, «Soviet and Russian Strategy in the Mediterranean since 1945», in J.B. Hattendorf (edited by), *Naval Strategy and Policy in the Mediterranean. Past, Present and Future*, Frank Cass Publishers, London-Portland 2000, pp. 169-170.

- (9) Nel 1970, la 5ª Eskadra sovietica contava circa 40 navi di superficie e almeno dieci sottomarini. La maggior parte delle navi di superficie proveniva dalla flotta del Mar Nero, mentre alcune navi o sottomarini furono schierati dalla flotta del Mar del Nord. Il ciclo di rischieramento era di circa quattro o cinque mesi e le navi da guerra e i sottomarini sovietici erano, in effetti, un deterrente credibile rispetto alla 6ª Flotta statunitense. Nel 1971, il *leader* sovietico Leonid Brezhnev propose limitazioni agli schieramenti navali statunitensi e sovietici nel Mediterraneo e nel 1974 propose addirittura il ritiro delle navi che trasportavano armi nucleari: tutto questo era finalizzato a spezzare la compattezza dell'Occidente, ma non ebbe seguito.
- (10) Durante la guerra dello Yom Kippur (ottobre 1973), la 6ª flotta e la 5ª Eskadra furono impegnate in reciproche manovre di ombreggiamento e nella deterrenza. Durante la crisi, i sovietici furono in grado di seguire le attività di ciascuna delle quattro *task force* statunitensi e furono in grado di garantire il trasporto marittimo e aereo verso l'Egitto. Al culmine della crisi, la presenza navale sovietica nel Mediterraneo era pari a ben 95 navi, ma nei mesi successivi diminuì progressivamente.
- (11) G. Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico, La Marina Militare Italiana dal fascismo alla Repubblica*, Arnoldo Mondadori Editore, Milano 1989, pp. 621-622 e 634-635.
- (12) Camera dei Deputati, Relazione della VII Commissione permanente (Difesa), N. 2260-A, 15 giugno 1960, p. 7.
- (13) G. Giorgerini (a cura di), *Storia della Marina*, Fabbri Editore, Milano 1980, Vol. 10, pp. 889-896.
- (14) USMM, Fondo P.O., Busta 242, Cartella «MARISTAT S.A.M.», Rep. S.A.M. Ufficio M.G., Prot. N. 209/ss, 09/06/1960.
- (15) USMM, Fondo P.O., Busta 242, Cartella «MARISTAT S.A.M.», Rep. S.A.M. Ufficio M.G., Prot. N. 4388, 15/01/1962. G. Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico. La Marina Militare Italiana dal fascismo alla Repubblica*, Arnoldo Mondadori Editore, Milano 1989, pp. 629-630.
- (16) J.B. Solomon, *The Multilateral Force: America's Nuclear Solution for NATO (1960-1965)*, U.S.N.A. Trident Scholar Project report no. 269 (1999), U.S. Naval Academy, Annapolis (MD) 1999; E. Di Nolfo, *Storia delle relazioni internazionali (1918-1992)*, op. cit. pp. 1088-1089.
- (17) USMM, Fondo P.O., Busta 242, Cartella «MARISTAT S.A.M.», Bozza di Promemoria per il Capo dello Stato, 13/06/1969.
- (18) M. Cosentino, «Il "progetto Marconi": dal convenzionale al nucleare», in *Storia Militare*, n. 286-Anno XXV, 1° luglio 2017, pp. 29-41.
- (19) R. Gardiner (a cura di), *Navies in the Nuclear Age. Warships since 1945*, Conway Maritime Press, London 1993, pp. 81, 84 e 87.
- (20) M. Rimanelli, *Italy Between Europe and the Mediterranean. Diplomacy and Naval Strategy from Unification to NATO, 1800s-2000*, pp. 846-847.
- (21) Il 21 settembre 1973 un «Mirage» libico mitragliò la corvetta italiana *Pietro De Cristofaro*, impegnata in una missione di vigilanza pesca (Vi.Pe.) nel Mediterraneo centrale.
- (22) F. Zampieri, *1975 la Marina rinasce. Storia della Legge Navale*, Inedibus, Vicenza 2014.
- (23) R. Domini, *La difesa dell'Italia e dei suoi interessi. Lo scenario marittimo. Il significato del mare per un paese al centro del Mediterraneo*, Roma 2020, CeSMar 002-2020, p. 94.
- (24) In precedenza, la Marina Militare Italiana era stata impegnata in una missione HA/DR in Tunisia (1973) e in una missione di soccorso nel Golfo del Siam (5 luglio-20 agosto 1979) a favore dei «boat people» vietnamiti. In quest'ultima missione, l'8° Gruppo Navale — costituito dagli incrociatori *Vittorio Veneto* e *Andrea Doria* e dalla nave rifornitrice *Stromboli* — salvò 907 profughi e assicurò cibo e assistenza medica ad altre persone.
- (25) C. Malkasian, *The American War in Afghanistan. A History*, Oxford University Press, New York 2021; M. Morell, *The Great War of Our Time: The CIA's Fight Against Terrorism from Al-Qa'ida to ISIS*, Twelve Hachette Book Group, New York 2015.
- (26) P. Baroni-F. Bufalini, *Enduring Freedom*, suppl. nr. 1/2003 alla Rivista Marittima, Gennaio 2003.

I PERCHÉ DI UN SUCCESSO. IL CESMAR AL MCMULLEN NAVAL HISTORY SYMPOSIUM

Roberto Domini

(C.A. ris., Presidente del CeSMar - Centro Studi di Geopolitica e Strategia Marittima)



Il CeSMar, acronimo di Centro Studi di Geopolitica e Strategia Marittima, raccoglie in un circolo virtuoso un gruppo di esperti nel settore navale e marittimo, uniti allo scopo di contribuire al progresso e alla diffusione del pensiero marittimo nazionale e della cultura marittima attraverso lo sviluppo e l'analisi di studi di carattere storico, sociale e scientifico, sostenendo così la marittimità del nostro paese ad ampio spettro. Esso rappresenta un'associazione culturale apartitica, apolitica, aconfessionale, che non persegue finalità lucrative, che è inoltre impegnata in attività di ricerca scientifica di particolare interesse per la Marina Militare e per il settore navale.



La firma della Convenzione da parte dell'Ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone, all'epoca Capo di Stato Maggiore della Marina e l'Ammiraglio (ris) Roberto Domini, Presidente del CESMAR.

Nato nel febbraio del 2021 nel pieno della pandemia causata dal Covid-19, il CeSMar è stato ufficialmente riconosciuto dalla Marina Militare il successivo 28 settembre con la firma di un accordo di Collaborazione a bordo di nave Vespucci (1).

Sin dalla nascita il Centro si è posto obiettivi decisamente ambiziosi nei campi della geopolitica e della strategia, ma sembrava indispensabile, in un momento in cui tutti eravamo costretti a rimanere all'interno delle proprie strutture abitative e i rapporti sociali e professionali si erano fortemente ridotti, tentare di fare qualcosa per quando fosse stato possibile ritornare alla normalità.

Molti sono gli elementi di originalità del CeSMar rispetto ad altri centri simili.

Il primo riguarda un'attenzione e uno sguardo internazionale. Non a caso alcuni dei soci vivono, lavorano o operano dall'estero e ciò porta a una apertura naturale al mondo e a quanto accade anche molto lontano dall'Italia.

Il secondo attiene alla volontà di tenere unito e di rafforzare il cosiddetto *cluster* marittimo, sostenendo tutte le iniziative che puntino allo sviluppo della cultura e della identità marittima.

Il terzo concerne la formazione superiore attraverso il potenziamento di una diversificata serie di eventi formativi e informativi, pubblici o privati, quali convegni, conferenze, congressi, mostre, spettacoli, meeting, manifestazioni, raduni, cerimonie, rassegne cinematografiche. Tutto questo allo scopo di sostenere le attività di studenti, ricercatori e appassionati nella formazione, diffusione e crescita delle competenze nei campi della marittimità e della strategia marittima.

Dopo questa necessaria premessa sul ruolo e gli scopi del CeSMar, è tempo di raccontare la genesi del rapporto sorto con le università italiane e perché si sia pensato di sostenere l'iniziativa di un gruppo di storici navali che potessero rappresentare il nostro paese in un consesso mondiale di grande prestigio e unicità.

Prima di fare questo vorrei per un attimo ragionare su quanto sta accadendo nel momento in cui sto scrivendo queste mie poche righe. Oggi è l'undici di marzo e dal ventiquattro febbraio stiamo assistendo a un evento che condizionerà la storia dell'Europa per gli anni a venire: lo scoppio delle ostilità tra la Russia e l'Ucraina. Perché ho voluto citare questo evento? Semplicemente perché nelle innumerevoli valutazioni che molti «esperti» sono stati chiamati a presentare, non sempre la storia è stata protagonista.

Lo stesso problema si è notato sulla carta stampata: le notizie si sono concentrate soprattutto sugli aspetti emotivi della guerra mentre le cause, le ragioni e le tradizioni culturali sono state trascurate. A dire il vero, devo evidenziare che il *Corriere della Sera* ha fatto un tentativo di analizzare ad ampio spettro la guerra a oriente in un supplemento speciale e nel farlo ha ripreso quattro titoli che, senza fare riferimento alla storia, non avrebbero senso: Ucraina (Quale la storia di un paese sotto assedio), Impero (Perché la Russia non vuole rinunciare all'Ucraina), Patria (Che cosa ci insegna la resistenza dell'Ucraina) e Storia (Questa aggressione ricorda Hitler o Stalin?). Questa assenza non è casuale né dipende da qualcosa di recente. Abbiamo infatti assistito in questi ultimi anni a un progressivo arretramento delle conoscenze storiche, nonostante vi siano stati abilissimi e capaci comunicatori che hanno cercato con determinazione di invertire una tendenza che in alcuni casi è da considerarsi irreversibile. La cosa peggiore è che la storia è stata sempre più relegata a un ruolo secondario e gli storici considerati quali Cassandre da tenere in un angolo perché non inquietino troppo le anime delle persone ingenui su quanto accade ogni giorno nel mondo. La cosa strana è che, parallelamente, la gente comune sembra voler avere accesso alle informazioni, ritiene importante conoscere per poter costruire un proprio pensiero, una propria valutazione. In particolare, tutti i giovani che si pongono domande, tendono ad avvicinarsi alla storia.

Questo discorso può essere allargato al mondo marittimo in quanto la storia ha un ruolo da protagonista nella formazione di un ufficiale di Marina. Mi è sembrato opportuno cercare di indagare su questo punto. La prefazione al libro *I nomi delle nostre navi da guerra* di Udalrico Ceci credo possa

rispondere bene a questa domanda: «*Il nome della nave parla all'immaginazione del marinaio con voce altrettanto eloquente quanto quella che si sprigiona dalla bandiera. Esso è un imponderabile suscitatore di eroismo, un prezioso fattore della tradizione navale*».

È chiaro che essendo il libro stato scritto nel 1929, questa premessa potrebbe apparire una forzatura non in linea con il pensiero odierno ma, se andiamo a fondo e allarghiamo il contesto, possiamo trovare le risposte alla motivazione che ha spinto il CeSMar a finanziare e sostenere l'iniziativa del MacMullen Symposium.

Il nome della nave citato dal Ceci rappresenta la storia di una comunità navale che si perpetua nel tempo nel nome che la rappresenta. Lo stesso comandante prende il nome della nave e così si presenta ai suoi uomini.



Anche la storia navale si potrebbe dire che parli all'immaginazione del marinaio e, come la bandiera di una nave da guerra rappresenta l'identità della comunità marittima, così la storia è il collante che costruisce le fondamenta di quella identità. La storia ci consente di guardare agli eventi studiati lasciando libera l'immaginazione ovvero la capacità di comprendere il perché delle azioni umane. Conoscere la storia o studiare i classici consente al lettore o allo studente di confrontarsi con personalità che, a torto (se dovessimo tenere conto della cosiddetta *cancel culture* che ha preso piede diffusamente in molti paesi occidentali) o a ragione, sono considerati degli esempi da imitare o per lo meno cui guardare come riferimento. La storia ci mette a confronto con persone migliori di noi, quindi ci aiuta a trovare la strada, ci consente di avere una narrazione, una lista di comportamenti, in sintesi una tradizione. La tradizione è poi buon senso ed esperienza che non viene perduta ma rinnovata nel tempo.

Avendo indicato i perché di una scelta a favore della storia, vado a concludere queste mie brevi riflessioni sul tema che mi è stato proposto di indagare, proprio raccontando come si sia sviluppato il progetto. Due dei soci del nostro Centro Studi — i professori Fabio De Ninno e Francesco Zampieri — sono abitualmente presenti alle sessioni del simposio di storia navale che ogni due anni si tiene ad Annapolis, sede della Accademia navale statunitense sin dal 1973. Due i problemi principali cui si doveva trovare una soluzione: il primo riguardava le severe limitazioni imposte dalla pandemia con le conseguenti difficoltà di portare a buon fine attività come questa; il secondo era di riuscire a coinvol-

gere un gruppo di persone titolate al fine di poter costituire, per la prima volta, un *panel* tutto italiano. Una grande sfida, resa possibile dalla disponibilità sia della Marina Militare di ospitarci nella sede dell'ISMM — il suo istituto più prestigioso — posto all'interno dell'Arsenale di Venezia sia della Banca di Credito Cooperativo Prealpi San Biagio, che ha finanziato l'impresa.



Sembrava davvero impossibile che tutto filasse liscio come sperato, molte le difficoltà anche tecniche, ma incredibilmente il successo è stato pieno e per la prima volta l'Italia e la storia navale italiana sono state protagoniste al più importante evento mondiale nel campo.

Devo quindi ringraziare coloro che hanno reso possibile tutto questo, e che ho già citato, i professori o giovani ricercatori che hanno condiviso l'impresa di presentare i propri interessanti lavori, ma soprattutto i soci del CeSMar Giovanni Monte e Roberto Sarcoli, che attivamente mi hanno affiancato per la soluzione di tutti i problemi piccoli e grandi, per fare del nostro Centro Studi un'organizzazione vincente. Un ringraziamento particolare va poi agli ammiragli Giuseppe Cavo Dragone, Aurelio De Carolis, Stefano Costantino e Andrea Romani che non hanno mai mancato di sostenere l'iniziativa, pur tra i numerosi impegni e responsabilità. Queste sinergie hanno consentito il raggiungimento di tutti gli obiettivi che ci eravamo posti di raggiungere nel nome della tradizione navale della Marina e del nostro paese.

NOTE

(1) Nella Convenzione tra la MM e il CeSMar si ricorda che «... la M.M. riconosce il CeSMar come valore aggiunto nei campi di studio della geopolitica e della strategia marittima e più in generale della promozione del pensiero navale e della cultura marittima. La M.M. favorisce lo sviluppo e la diffusione della cultura marittima e riconosce nel CeSMar un polo di aggregazione del pensiero strategico marittimo che si caratterizza attualmente per la sua unicità nel panorama della realtà degli istituti e centri che si occupano di strategia e geopolitica marittima. In tale prospettiva, l'offerta della conclusione di un accordo di collaborazione da parte del CESMAR è ritenuta non fungibile nel suo apporto e soprattutto non suscettibile di essere replicata attraverso forme di informazione al pubblico per la sollecitazione di analoghe collaborazioni, che difetterebbero della spontaneità dell'aggregazione dei soci e del loro apporto... La M.M. e il CESMAR convengono sull'opportunità di instaurare rapporti di collaborazione nelle diverse aree di comune interesse e potenziali partenariati strategici nei campi della ricerca, innovazione e sperimentazione, della formazione, del cluster marittimo, della storia, del diritto e della cultura del mare, della marittimità e della sicurezza marittima, della tutela dell'ambiente, della biodiversità e della salvaguardia del patrimonio marino e marittimo; la M.M., nell'ambito delle proprie attività, intravede nella cooperazione con il CESMAR un'opportunità di mutua crescita mediante condivisione di esperienze e avvio di iniziative congiunte».

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

PROPRIETARIO



MINISTERO
DELLA DIFESA

EDITORE **DIFESA SERVIZI SPA**

UFFICIO PUBBLICA INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE

DIREZIONE E REDAZIONE

Via Taormina, 4 - 00135 Roma

Tel. +39 06 36807248-54

Fax +39 06 36807249

rivistamarittima@marina.difesa.it

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

DIRETTORE RESPONSABILE

Capitano di vascello Daniele Sapienza

CAPO REDATTORE

Capitano di fregata Gino Lanzara

REDAZIONE

Capitano di corvetta Danilo Ceccarelli Morolli

Sottotenente di vascello Margherita D'Ambrosio

Guardiamarina Giorgio Carosella

Sottocapo di prima classe scelto Luigi Di Russo

Tel. + 39 06 36807254

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Primo luogotenente Riccardo Gonizzi

Addetto amministrativo Gaetano Lanzo

UFFICIO ABBONAMENTI E SERVIZIO CLIENTI

Primo luogotenente Carmelo Sciortino

Tel. + 39 06 36807251/12

rivista.abbonamenti@marina.difesa.it

SEGRETERIA AMMINISTRATIVA

Tel. + 39 06 36807257

REGISTRAZIONE TRIBUNALE CIVILE DI ROMA

N. 267 - 31 luglio 1948

Codice fiscale 80234970582

Partita IVA 02135411003

ISSN 0035-6964

FOTOLITO E STAMPA

STR PRESS Srl

Piazza Cola di Rienzo, 85 - 00192 Roma

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

COMITATO SCIENTIFICO DELLA RIVISTA MARITTIMA

Prof. Antonello **BIAGINI**, Ambasciatore Paolo **CASARDI**

Prof. Danilo **CECCARELLI MOROLLI**, Prof. Piero **CIMBOLLI SPAGNESI**

Prof. Massimo **DE LEONARDIS**, Prof. Mariano **GABRIELE**

Prof. Marco **GEMIGNANI**,

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



Supplemento alla Rivista Marittima
Settembre 2022