

L'Italia tra prospettive marittime e interesse nazionale

Pierpaolo Naso

L'Italia nella storia mediterranea

Prima di discutere il tema della marittimità, è strettamente necessario far riferimento alla storia, tenendo presente alcuni dati geografici inequivocabili dell'Italia: a Nord essa è circondata dal confine naturale delle Alpi, come protezione della ricca pianura padana; lungo tutta la penisola, la fascia appenninica spezza le regioni tra l'Est adriatico e l'Ovest tirrenico; infine, vi sono le due grandi Isole, Sicilia e Sardegna, che completano la posizione centrale del Paese europeo nel mar Mediterraneo. Qui si potrebbe condividere lo studio di Robert D. Kaplan sulla suddivisione delle «sei Europe», ossia in: britannica, carolingia, prussiana, asburgica, bizantino-ottomana ed infine mediterranea¹.

Attraverso la lettura geo-storica, Fernand Braudel scriveva: «Che cos'è il Mediterraneo? Mille cose insieme. Non un paesaggio, ma innumerevoli paesaggi. Non un mare, ma un susseguirsi di mari. Non una civiltà, ma una serie di civiltà accatastate le une sulle altre»². Il legame dell'Italia con il mare “interoceano” ha permesso al nostro Paese di dispiegarsi come “crocevia” diretto tra Europa ed Africa, tra Oriente e Occidente. La nostra nazione si è arricchita ed ha arricchito la civiltà mediterranea, e pertanto, i diversi fattori storico-cul-

¹ Cfr. Manlio Graziano, *Geopolitica. Orientarsi nel grande disordine internazionale*, Il Mulino, Bologna, 2018, pp. 344-345; Robert D. Kaplan, *The Revenge of Geography: what the map tells us about coming conflicts and the battle against fate*, Random House, New York, 2012.

² Cit. Fernand Braudel, *Il Mediterraneo. Lo spazio, la storia, gli uomini, le tradizioni*, Bompiani, Milano, 2017, p. 5.

turali hanno formato e limitato allo stesso tempo la coscienza marittima italiana, condizionandone la prassi fino ai giorni nostri.

Si passano in rassegna brevemente i passaggi storici più significativi sul tema³, a cominciare dall'antichità. Greci e Fenici si disputarono il nostro territorio meridionale ed insulare per il dominio delle rotte commerciali: le due civiltà fondarono città come Taranto, Gioia Tauro, Siracusa e Mozia. Gli Italici subirono queste dominazioni fino all'avvento di Roma. L'*Urbe* difatti divenne col tempo il centro unificante di questi popoli riottosi fra loro, mentre Cartagine analogamente divenne la città commerciale più sviluppata ed egemone del Mediterraneo. La letteratura greca e latina, soprattutto l'*Odissea* di Omero e l'*Eneide* di Virgilio, si localizzano nel nostro Paese donandogli una rilevante importanza geo-culturale, nonostante il mare sia raffigurato come luogo di peripezie. Il noto Carl Schmitt ha individuato nello scontro (III e II secolo a.C.) tra la potenza contadina di Roma e la potenza mercantile di Cartagine, la rappresentazione tipica di due distinti modelli umani e giuridici⁴. Dopo la vittoria della prima sulla seconda, nonché con la conquista latina della Grecia e l'espansione su tutte le coste del bacino mediterraneo, il *Mare Nostrum* appartenne alla *pax romana* fino al crollo dell'Impero d'Occidente (V secolo d.C.)⁵.

Di poi, vi fu la lunga “parentesi” dell'Alto Medioevo, in cui consolidati i regni barbarici, l'Impero carolingio mostrò disinteresse per il mare, permettendo a Bizantini ed Arabi la spartizione del Sud Italia. Un “capitolo” significativo della storia d'Italia viene attribuito alle Repubbliche marinare, delle quali la nostra Marina militare ne ha adottato l'araldica: Amalfi, Genova, Pisa e Venezia svilupparono

³ Cfr. Federico Chabod, *Storia politica del Mediterraneo*, Morcelliana, Brescia, 2014; Aa.Vv., *Storia d'Europa e del Mediterraneo*, Salerno editrice, Roma, 2015; Egidio Ivetic, *Il grande racconto del Mediterraneo*, Il Mulino, Bologna, 2022.

⁴ Cfr. Carl Schmitt, *Terra e mare. Una riflessione sulla storia del mondo*, Adelphi, Milano, 2002, p. 20.

⁵ Cfr. Brian H. Warmington, *Storia di Cartagine*, Einaudi, Torino, 1968; Ettore Pais, *Storia della Sicilia e della Magna Grecia*, Brancato, Milano, 1990; Eugenio Mani, *Roma e l'Italia nel Mediterraneo antico*, Società Editrice Internazionale, Torino, 1973; Domenico Carro, “Nascita e affermazione del potere marittimo di Roma” in Aa.Vv., *Il Mediterraneo quale elemento del potere marittimo*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma, 1998, pp. 55-88.

una propensione marittima coraggiosa in un'epoca caratterizzata dal timore di affrontare i mari⁶.

Nell'XI secolo d.C., l'arrivo dei Normanni mutò radicalmente il quadro geopolitico euro-mediterraneo, facendo del Regno di Sicilia e del Mezzogiorno d'Italia il luogo di transito per pellegrinaggi e Crociate dirette verso la Terrasanta. La corte di Palermo fu inoltre uno dei *pivot* della cultura mediterranea: tra le personalità scientifiche accolte dal mecenatismo siciliano vi fu il geografo Muhammad al-Idrisi. L'operato dell'imperatore svevo-normanno Federico II affermò ulteriormente questa centralità italiana mediterranea. Sempre nel XIII secolo, ad inaugurare il processo di superamento oltre il “lago” mediterraneo furono i viaggi dei veneziani Nicolò, Matteo ed infine Marco Polo: ciò comportò ad una riscoperta dei tesori asiatici ed alla fondazione di empori commerciali e finanziari lungo le cosiddette “Vie della Seta”⁷.

Grazie a questa formazione geografica, a fare da protagonista della più rappresentativa «rivoluzione spaziale»⁸ fu Cristoforo Colombo, navigatore genovese al servizio della neonata Corona spagnola, mentre le esplorazioni del veneziano Giovanni Caboto furono sostenute dall'Inghilterra. L'America riporta proprio il nome del fiorentino Amerigo Vespucci⁹. Si è potuto riscontrare un certo protagonismo

⁶ Cfr. Gino Benvenuti, *Le repubbliche marinare. Amalfi, Pisa, Genova e Venezia*, Newton & Compton, Roma, 1989; Alvise Zorzi, “Le Repubbliche Marinare e l'affermazione di Venezia” in Aa.Vv., *Il Mediterraneo quale elemento del potere marittimo*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma, 1998, pp. 93-97; Ermanno Orlando, *Le repubbliche marinare*, Il Mulino, Bologna, 2021; Giorgio Aldrighetti, *La ridefinizione stilistica dello Stemma e Bandiera della Marina Militare*, in *Rivista Marittima*, Stato Maggiore della Marina Militare, Roma, n. 2, febbraio 2014.

⁷ Cfr. John J. Norwich, *I normanni nel Sud. 1016-1130 e Il regno nel Sole. 1130-1194*, Mursia, Milano, 1971; Ernst Kantorowicz, *Federico II imperatore*, Garzanti, Milano, 2000; Marco Polo, *Il milione*, BUR Edizioni, Milano, 2018.

⁸ Cit. Carl Schmitt, *Terra e mare*, p. 66.

⁹ Cfr. Felipe Fernández-Armesto, *Before Columbus. Exploration and colonisation from the Mediterranean to the Atlantic, 1229-1492*, Macmillan education, London, 1987; Id., *Cristoforo Colombo*, Laterza, Roma-Bari, 1992; Roberto Almagià, *Sulle navigazioni di Giovanni Caboto*, Rivista Geografica Italiana, Firenze, fasc. 1, 1960. Come riporta l'Enciclopedia Treccani la voce del cartografo Martin Waldseemüller: «nella carta della sua *Cosmographiae universalis introductio* (1507) diede alle terre da poco scoperte in Occidente il nome di America sive Americi terra, riconoscendo tra i primi i grandi meriti di Amerigo Vespucci».

italiano nella guerra marittima nella difesa contro le scorrerie dei pirati barbareschi; alla stessa maniera, fu determinante l'intervento di comandi, soldati e navigli italiani nella battaglia di Lepanto (1571)¹⁰.

Ciononostante, con la circumnavigazione dell'Africa a Sud, con la relativa creazione della rotta per le Indie e con la "chiusura" dell'Impero ottomano ad Oriente, il mar Mediterraneo perse la sua rilevanza lungo tutta l'età moderna sino all'apertura del Canale artificiale di Suez, inaugurato il 17 novembre 1869. La realizzazione di questa "epocale" infrastruttura viene attribuita a Ferdinand de Lesseps e a notevoli investimenti franco-britannici, pertanto; tuttavia, ciò si basava sul progetto dell'ingegnere trentino-asburgico Luigi Negrelli e con l'intervento politico del ministro savoiaro Pietro Paleocapa. Per l'occasione Giuseppe Verdi compose l'*Aida*¹¹.

Il Regno di Sardegna e il Regno delle Due Sicilie, seppur limitati nella grandezza territoriale e nei mezzi, furono i principali Stati preunitari con una prospettiva marittima. Di particolare importanza fu la spedizione savoiarda in Crimea (1855-56), allo scopo di ritagliarsi uno spazio politico nel «concerto europeo». Venezia¹², ritrovandosi inglobata nel Regno Lombardo-Veneto, fu inoltre depotenziata dall'evoluzione tecnica navale che esigeva bacini di carenaggio più larghi e profondi della Laguna: ciò fu il motivo per cui Trieste ebbe un ragguardevole sviluppo, divenendo il porto principale dell'Impero austroungarico. Ciononostante, ad inizio Novecento, il Regno d'Italia, allo scopo di affermarsi sul mar Adriatico, ha spinto la propria influenza diplomatica, politica e commerciale nel cuore dei Balcani, riscontrando nuove alleanze in funzione anti-asburgica. Con l'occupazione dei primi territori in Eritrea e Somalia (1890), e

¹⁰ Cfr. Alessandro Barbero, *Lepanto. La battaglia dei tre imperi*, Laterza, Roma-Bari, 2010.

¹¹ Cfr. Mariano Gabriele, "Il Mediterraneo prima e dopo l'apertura del Canale di Suez, 1869" in Aa.Vv., *Il Mediterraneo quale elemento del potere marittimo*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma, 1998, pp. 27-37; Marco Valle, *Suez. Il canale, l'Egitto e l'Italia. Da Venezia a Cavour, da Mussolini a Mattei*, Historica, Cesena, 2018.

¹² In merito alla grandezza ed alla decadenza della Serenissima: Cfr. Fernand Braudel, *Il Mediterraneo. Lo spazio, la storia, gli uomini, le tradizioni*, Bompiani, Milano, 2017, pp. 265-290; Massimo Costantini, *Una Repubblica nata sul mare. Navigazione e commercio a Venezia*, Marsilio, Venezia, 2005.

con la conquista della Libia (1911-1912) si avviò l’espansione coloniale italiana¹³.

Nella Prima guerra mondiale (1915-1918), sul mar Adriatico contro la flotta imperiale asburgica ebbe la meglio la nostra Regia Marina anche grazie all’utilizzo del piccolo agevole naviglio MAS. Nel dopoguerra, a seguito dei trattati di pace, con l’occupazione del Dodecaneso egeo e l’espansione economica sull’Anatolia turca, l’Italia entrava prepotentemente nel mar Mediterraneo orientale¹⁴. Mentre la partecipazione alla guerra civile spagnola, a fianco delle truppe franchiste, intendeva bloccare un’eventuale espansione dell’influenza sovietica nel Mediterraneo occidentale. Per quanto riguardava il Corno d’Africa, nel 1936 la conquista d’Etiopia permise all’Italia di inserirsi nel «gioco» dell’Oceano Indiano¹⁵: concluso il Risorgimento con la ridefinizione dei confini alpini, i diversi esecutivi – liberali e fascisti – praticarono una coerente proiezione imperiale che comprendesse la sfida marittima. La Seconda guerra mondiale fu per la nostra Marina militare un susseguirsi inizialmente di tattiche vincenti – vedi il riutilizzo dei MAS –, ma con una scarsa azione strategica, che nel complesso non poteva garantire al territorio metropolitano e coloniale l’approvvigionamento necessario per condurre un conflitto caratte-

¹³ Cfr. Cristoforo Manfredi, *La spedizione sarda in Crimea nel 1855-56*, Regionale, Roma, 1956; Aa.Vv. *La Marina dal Regno Sardo al Regno d’Italia*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma, 2009; Eugenio Di Rienzo, *Il Regno delle Due Sicilie e le potenze europee*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2012; Patrizio Rapalino, *Dalle Alpi all’alto mare. Il ruolo della marina militare italiana nella tutela degli interessi nazionali (1861-2013)*, In edibus, Vicenza, 2014, pp. 87-98; Fabrizio Rudi, *Soglie inquiete. L’Italia e la Serbia all’inizio del Novecento (1904-1912)*, Mimesis, Milano, 2020.

¹⁴ Cfr. Franco Favre, *La marina nella Grande guerra. Le operazioni navali, aeree, subacquee e terrestri in Adriatico*, Gaspari, Udine, 2008; Pier Paolo Ramoino, *Una storia «strategica» della Marina Militare Italiana*, Rivista Marittima, Roma, 2018, pp. 123-141.

¹⁵ Cfr. Willard C. Frank, “The Mediterranean, the naval strategies of the major Powers, and the Spanish Civil War, 1936-1939” in Aa.Vv., *Il Mediterraneo quale elemento del potere marittimo*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma, 1998, pp. 159-166; Luciano Monzali, *Il colonialismo nella politica estera italiana 1878-1949. Momenti e protagonisti*, Società Editrice Dante Alighieri, Roma, 2017, pp. 223-248; Eugenio Di Rienzo, *Il «Gioco degli Imperi». La guerra d’Etiopia e le origini del secondo conflitto mondiale*, Società Editrice Dante Alighieri, Roma, 2018.

rizzato dall'egemonia delle risorse economiche, oltreché sul dominio aeronavale¹⁶.

Il secondo dopoguerra italiano fu segnato dalla sconfitta bellica e dalla perdita definitiva dei territori coloniali¹⁷. Tuttavia, la neonata Repubblica italiana da «media potenza» è riuscita ad integrarsi nell'Occidente a guida statunitense con considerevoli vantaggi economici, ma pagando il prezzo della cessione di sovranità militare e politica. In seguito, il revisionismo «neo-atlantista» ha rimesso in campo la «politica mediterranea» grazie all'operato di personalità istituzionali come Giovanni Gronchi, Enrico Mattei, Aldo Moro, Giulio Andreotti e Bettino Craxi: l'obiettivo era l'inserimento del nostro Paese nell'agone internazionale ed il riconoscimento tra le principali potenze produttive ed esportatrici. Perciò, la proiezione mediterranea non poteva avvenire altrimenti senza l'applicazione di un originale e solido Stato sociale ad «economia mista» nella politica interna, conforme al tipo di benessere diffuso tra i cittadini¹⁸. La storia ed il paesaggio dunque hanno condizionato fino ad oggi la prassi geopolitica di attori regionali, continentali o globali: in particolare, nelle pagine che seguono sul pensiero geopolitico italiano e sulla

¹⁶ Cfr. Arrigo Petacco, *Le battaglie navali del Mediterraneo nella Seconda guerra mondiale*, Mondadori, Milano, 1976; Alberto Santoni, “I piani della Marina Italiana alla vigilia della 2ª Guerra Mondiale” e Renato Sicurezza, “La Marina italiana, 1940-1943: la battaglia dei convogli” in Aa.Vv., *Il Mediterraneo quale elemento del potere marittimo*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma, 1998, pp. 185-191, pp. 209-217.

¹⁷ Cfr. Gianluigi Rossi, “Ex colonie italiane e decolonizzazione africana nel secondo dopoguerra” in *Verso un nuovo paradigma geopolitico. Raccolta di scritti in onore di Gianfranco Lizza*, Aracne, Ariccia, 2015, pp. 857-864.

¹⁸ Cfr. Aa.Vv., (a cura di Antonio Varsori), *La politica estera italiana nel secondo dopoguerra (1943-1957)*, LED Edizioni Universitarie, Milano, 1993; Federico Chabod, *L'Italia contemporanea (1918-1948)*, Einaudi, Torino, 2000; Sergio Romano, *L'Italia negli anni della guerra fredda. Dal piano Marshall alla caduta del Muro*, Ponte alle Grazie, Milano, 2000; Aa.Vv., (a cura di Massimo De Leonardis), *Il Mediterraneo nella politica estera italiana del secondo dopoguerra*, Il Mulino, Bologna, 2003; Matteo Pizzigallo, *L'Italia e il Mediterraneo orientale (1946-1950)*, Franco Angeli editore, Milano, 2004; Maurizio Ridolfi, *Storia politica dell'Italia repubblicana*, Bruno Mondadori, Milano, 2010; Luca Riccardi, *La «grandezza» di una Media Potenza. Personaggi e problemi della politica estera italiana del Novecento*, Società Editrice Dante Alighieri, Roma, 2017; Francesco Carlesì, *La terza via italiana. Storia di un modello sociale*, Castelvecchi, Roma, 2018.

visione di «Mediterraneo allargato», vi si potrà riscontrare questa lunga eredità storica e geografica.

Il pensiero geopolitico italiano, tra terra e mare

Intorno al concetto di geopolitica, si pensa generalmente alla dinamicità del potere nello spazio, ammettendo con realismo la possibilità di un conflitto per mantenere o modificare uno *status quo* determinato. Bisogna dunque analizzare il caso italiano nel contesto della storia del pensiero geopolitico¹⁹. Il giurista Carl Schmitt, seguendo i bollettini sulla battaglia di El Alamein (autunno 1942), annotò: «la storia del mondo è la storia della lotta delle potenze marittime contro le potenze terrestri e delle potenze terrestri contro le potenze marittime»²⁰. Si specifica che, nel Novecento, il «dominio dell'aria» – teoria dell'innovatore Giulio Douhet – combinato alla superiorità navale, ha modificato radicalmente la conduzione del conflitto e la percezione dello spazio²¹.

Dal pensiero schmittiano si apprende inoltre quanto il cattolicesimo sia riuscito ad influenzare l'azione geopolitica delle tellurocrazie, mentre il protestantesimo abbia costituito il nerbo essenziale delle talassocrazie. Sommando queste considerazioni agli accenni storici del primo paragrafo, converrebbe reputare l'Italia come una nazione cattolica, dunque tendenzialmente legata alla terra. Nel caso italiano, va evidenziata la caratterizzazione di «due identità», ovvero una co-

¹⁹ Cfr. Alessandro Sfrecola, “Il pensiero geopolitico italiano” in Pascal Lorot, *Storia della geopolitica*, Asterios, Trieste, 1997, pp. 61-79.

²⁰ Cit. Carl Schmitt, *Terra e mare*, p. 18. Cfr. Orazio M. Gnerre, *La civiltà talattica del Mediterraneo nel pensiero di Ernst Kapp e Carl Schmitt*, in *Geopolitica. Rivista dell'ISAG*, Edizioni Nuova Cultura, Roma, Vol. IX, n. 1-2, 2020, pp. 241-249; Karl Haushofer, *Geopolitica delle Pan-Idee*, Pagine, Roma, 2015, pp. 93-103.

²¹ Cfr. Carl Schmitt, *Il Nomos della Terra nel diritto internazionale dello «Jus Publicum Europaeum»*, Adelphi, Milano, 1991, pp. 410-431; Mario G. Losano, *La geopolitica del Novecento. Dai Grandi Spazi delle dittature alla decolonizzazione*, Bruno Mondadori, Milano, 2011, pp. 162-179; Patricia Chiantera-Stutte, *Il pensiero geopolitico. Spazio, potere e imperialismo tra Otto e Novecento*, Carocci Editore, Roma, 2014, pp. 101-132.

scienza cattolica ben consolidata ed una soggettività nazionale ancora da realizzare pienamente. Se per il pensiero mazziniano, l'italianità era il fondamento del concetto di nazione, nel processo unitario fu utile adottare il mito rivoluzionario francese e prussiano della «nazione armata»²², pur sempre di natura tellurocratica.

Una delle fonti più eloquenti per la scienza geopolitica rimane *The influence of Sea Power upon History* (1890) di Alfred T. Mahan: i comandi militari statunitensi hanno accolto questi studi dell'ammiraglio, parimenti ai testi di Julian S. Corbett, Halford J. Mackinder e Nicholas J. Spykman per ciò che concerne l'azione di dominio degli oceani, attraverso l'occupazione militare e mercantile del suolo costiero – compresa l'Italia – intorno all'*Heartland* eurasiatico. Studioso della strategia marittima anglo-statunitense fu il capitano di fregata Domenico Bonamico, con significativi contributi scritti sul tema. Un ruolo considerevole fu svolto dall'Istituto di Guerra Marittima, fondato dall'ammiraglio Romeo Bernotti. Tra i teorici della strategia marittima dei «grandi spazi», si menzionano l'ammiraglio Oscar Di Giamberardino ed il capitano di vascello Francesco Bertonelli: i loro studi hanno posto le basi dell'attuale concetto macroregionale di «Mediterraneo allargato»²³.

Sebbene sia un testo del 1893, *L'Italia deve essere potenza terrestre o marittima?*²⁴ di Cristoforo Manfredi, ha posto un quesito fonda-

²² Cfr. Giovanni Aliberti, *Carattere nazionale e identità italiana*, Nuova Cultura, Roma, 2008, pp. 45-66; Emilio Gentile, *La Grande Italia. Il mito della nazione nel XX secolo*, Laterza, Roma-Bari, 2011; Mario G. Losano, *La geopolitica del Novecento. Dai Grandi Spazi delle dittature alla decolonizzazione*, Bruno Mondadori, Milano, 2011, pp. 135; Giuseppe Conti, *Fare gli Italiani. Esercito permanente e "nazione armata" nell'Italia liberale*, Franco Angeli Edizioni, Milano, 2012; Mario Tosti, "Il Mediterraneo nella cultura cattolica dell'Ottocento" in Rosa Maria Delli Quadri, *Storia e identità storica nello spazio euro mediterraneo*, Guida Editori, Napoli, 2015, pp. 65-82.

²³ Cfr. Ferruccio Botti, "Il Pensiero navale italiano alla fine del XIX secolo: il Bonamico" in Aa.Vv., *Il Mediterraneo quale elemento del potere marittimo*, Ufficio Storico Marina Militare, Roma, 1998, pp. 123-137; Paolo Alberini e Franco Prosperini, *Uomini della Marina, 1861-1946*, Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Marina Militare, Roma, 2015, pp. 64-65, pp. 83-84, p. 205.

²⁴ Cfr. Cristoforo Manfredi, *L'Italia deve essere potenza terrestre o marittima?*, Edizioni Forum di Relazioni internazionali, Roma, 1996. Si veda anche: Patrizio

mentale oltre che attuale. In quest’opera, Manfredi espose un’analisi franca sulla situazione di allora: ovvero, un’Italia a rischio isolamento ed accerchiamento dalle rispettive coalizioni di superpotenze europee che, pertanto, coinvolgevano Roma nelle loro strategie in cambio di piccoli compensi e riconoscimenti. Inoltre, il ceto politico emergente, ossia quello piemontese, sembrava maggiormente legato alla Francia ed alla *Mitteleuropa*, con la promozione dei collegamenti ferroviari e della seppur tardiva rivoluzione industriale nel Nord-Ovest.

Bisogna sottolineare che Manfredi scrisse nel medesimo periodo in cui a Berlino si era già riunita la Conferenza (1884-1885) sulla spartizione europea dell’Africa, mentre il nostro “giovane” Stato unitario pativa ancora la disfatta navale a Lissa (1866) da parte asburgica, lo «schiaccio di Tunisi» (1881) da parte francese e, di lì a poco, avrebbe subito anche la dura sconfitta da parte etiopica ad Adua (1896). Il fallimentare sogno imperiale di Francesco Crispi in Africa, fu successivamente ripreso con successo in età giolittiana e mussoliniana. Inoltre, la seconda metà dell’Ottocento fu caratterizzata da un radicale cambiamento nell’utilizzo di materiali per la cantieristica navale, con l’avvento dell’acciaio e del vapore in sostituzione del legno e della vela. Il maggiore Manfredi, con queste forti affermazioni, sperava di svegliare le coscienze dei governi e degli Stati maggiori:

Evidentemente qui c’è un difetto di scuola; il male viene dalle radici. I nostri maestri non si sono ancora accorti che l’arte della guerra applicata a un Paese continentale e marittimo, ossia lo studio dei suoi mezzi di offesa e di difesa, deve comprendere, almeno nelle sue linee principali, l’impiego complessivo delle sue forze di terra e di mare in base alla situazione politica e militare del Paese stesso²⁵.

Egli, dunque, consigliava di non abbandonare la prospettiva tellurica in posizione difensiva contro Francia ed Austria-Ungheria, nel caso in cui queste avessero voluto oltrepassare gli impervi valichi alpini, per dedicarsi piuttosto al riarmo della flotta militare ed al rinnovamento di quella mercantile. Egli comprese che una forte presenza italiana

Rapalino, *Dalle Alpi all’alto mare. Il ruolo della marina militare italiana nella tutela degli interessi nazionali (1861-2013)*, In edibus, Vicenza, 2014, pp. 65-76.

²⁵ Cit. Cristoforo Manfredi, *L’Italia deve essere potenza terrestre o marittima?*, p. 8.

nel mar Mediterraneo era fondamentale per l'indipendenza stessa del Regno; oltretutto, non si poteva sottovalutare la possibilità di un'invasione straniera – come d'altronde è avvenuto nel corso della storia – anche per via marittima. Una volta garantita la difesa marittima, l'Italia doveva rivolgersi in posizione offensiva, poiché la guerra di allora andava ritenuta una vera e propria «lotta per la prosperità»²⁶.

Il concetto nuovo di «prosperità» rientrava anche nelle categorie dell'economia politica, non soltanto nella strategia militare: nel Novecento, lo Stato liberale, prima ancora dello Stato fascista, dovette adattarsi all'esigenze delle masse cittadine ed agrarie che richiedevano benessere ed innovazione in campo industriale ed infrastrutturale. Già nella politica cavouriana, ad esempio, si comprese l'importanza della «geopolitica delle ferrovie» per lo sviluppo terrestre dei commerci, valido sia per le tellurocrazie che per le talassocrazie²⁷.

Mutò così la geografia, non più soltanto in senso cartografico, topologico e statistico, ma anche in senso politico ed economico. A lasciare un segno in proposito, fu il gruppo intellettuale dell'Istituto di Geografia dell'Università di Trieste: con l'incoraggiamento dell'allora ministro all'Educazione nazionale Giuseppe Bottai, fu fondata *Geopolitica. Rassegna mensile di geografia politica, economica, sociale, coloniale* (1939-1942), diretta dai docenti Giorgio Roletto ed Ernesto Massi²⁸.

La “scuola di Trieste”, seppur accogliesse i contributi scritti di Karl Haushofer, si discostò da diversi aspetti della dottrina tedesca, inaugurando un nuovo percorso di studi scientifici da fornire all'azione politica. L'Italia, da sempre carente di risorse, si dimostrava piuttosto un Paese manifatturiero in ascesa, poiché era capace di trasformare le materie prime in prodotti finiti. Dunque, per la rivista giuliana, l'esportazione di merci andava ritenuta un «imperativo categorico» delle potenze moderne rivolte verso il dominio marittimo. L'autarchia non

²⁶ Cfr. Cristoforo Manfredi, *L'Italia deve essere potenza terrestre o marittima?*, pp. 35-47. In merito alla suddivisione europea dell'Africa alla Conferenza di Berlino, cfr. Carl Schmitt, *Il Nomos della Terra*, pp. 269-286.

²⁷ Mario G. Losano, *La geopolitica del Novecento*, Bruno Mondadori, Milano, 2011, pp. 130-134.

²⁸ Cfr. *Annali della Fondazione Ugo Spirito e Renzo De Felice. Ernesto Massi tra geografia e politica* (a cura di Andrea Perrone), XXVIII-XXIX, 2016-2017.

andava più confusa con il protezionismo, dato che consisteva nella capacità d’egemonizzare interi settori economici nazionali e stranieri grazie ad una maggiore deterrenza italiana: l’obiettivo era certamente contrastare il modello britannico con i simili mezzi adottati da Albione. La «signoria sui mari» veniva ancora detenuta proprio da Londra, da Gibilterra a Malta sino a Cipro; ma il nodo centrale rimaneva l’internazionalizzazione – proposta più volte da Mussolini – del Canale di Suez per garantire il libero commercio degli Stati costieri del Mediterraneo svantaggiati dalla presenza inglese. Non solo la rivista di Trieste, ma la cartografia in genere di quegli anni è stata “disegnata” per giustificare la proiezione marittima della politica fascista: ad esempio, si comprendeva l’arcipelago di Malta nella carta della Sicilia oppure si esaltava la posizione dell’Africa Orientale Italiana come “promontorio” di slancio sull’Oceano Indiano. Una scelta propagandistica dunque, allo scopo di coronare i sogni imperiali di Roma sulla carta geografica; in verità, questo stretto rapporto tra «cartografia e potere» era diffuso tra tutte le potenze che volevano legittimare “scientificamente” le proprie politiche d’espansione²⁹.

L’allineamento di *Geopolitica* al regime fascista, comportò nel secondo dopoguerra ad una demonizzazione del concetto dell’omonima scienza. Tuttavia, la nozione veniva ampiamente rielaborata e praticata dalle potenze globali, tanto che lo stesso Massi – che fu anche presidente della Società Geografica Italiana dal 1978 al 1987 – poteva affermare: «La geopolitica è prassi prima di essere dottrina; i popoli che la praticano non la studiano; però quelli che la studiano potrebbero essere indotti a praticarla: è perciò logico che i popoli che la praticano impediscano agli altri di studiarla»³⁰.

²⁹ Cfr. Matteo Marconi, *La rivista «Geopolitica» (1939-1942) e la prima guerra mondiale: un tentativo (fallito) di integrazione e organicità al potere*, in *Geopolitica. Rivista dell’ISAG*, Roma, Vol. VII, n. 2, 2018, pp. 201-213; Giulio Sinibaldi, *La geopolitica in Italia (1939-1942)*, Libreriauniversitaria.it, Padova, 2010, pp. 12-20 e pp. 65-80; Edoardo Boria, *Cartografia e potere. Segni e rappresentazioni negli atlanti italiani del Novecento*, UTET, Torino, 2007, p. 155 e p. 158, pp. 177-178; Andrea Perrone, *La centralità geopolitica del Mediterraneo nel pensiero di Ernesto Massi. Il paradigma italiano tra coscienza geografica e volontarismo*, in *Gnosis. Rivista italiana di intelligence*, Roma, n. 4, 2021, pp. 81-95.

³⁰ Cit. Ernesto Massi, *Processo alla Geopolitica in L’ora d’Italia*, 8 giugno 1947.

La marittimità dal punto di vista militare e politico

Un significativo impulso italiano verso la marittimità è stato procurato dalla Legge navale del 22 marzo 1975, a seguito della relazione *Prospettive ed orientamenti di massima della Marina Militare per il periodo 1974-84*. L'ammiraglio Gino De Giorgi – allora capo di stato maggiore della Marina militare – fece un resoconto realistico dell'obsolescenza dello strumento navale e della carenza di naviglio competitivo e, quindi chiese ragionevolmente un ammodernamento radicale della flotta militare. La riforma prevedeva mille miliardi in lire di finanziamento – erogabile nell'arco di un decennio – per la costruzione od il rinnovamento di mezzi³¹. Ciò andava pensato soprattutto nell'ottica di un autonomo riposizionamento di Roma nei rapporti interni di forza dell'Alleanza atlantica. Tale provvedimento ha costituito, per l'altro, l'occasione per rafforzare l'intero comparto cantieristico che allora già vantava una marina mercantile e turistica di alto livello³².

Un altro più recente episodio di “risveglio” marittimo si è potuto riscontrare a seguito della decisione presa dal Consiglio Supremo di Difesa (marzo 2014): ossia un programma ufficiale al fine di rendere noto il *Libro bianco per la sicurezza internazionale e la difesa*³³ (luglio 2015). Questo documento è suddiviso in trecento punti programmatici, contenuti in dieci capitoli tematici. Per ciò che concerne la geopolitica talassica, si prevede un rinnovo generale dei mezzi aeronavali, con adeguamenti moderni atti ad una prospettiva oceanica, ovvero con una capacità di autonomia e operatività al di là dello spazio me-

³¹ Cfr. Paolo Alberini e Franco Prosperini, *Uomini della Marina, 1861-1946*, Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Marina Militare, Roma, 2015, pp. 180-182; Legge 22 marzo 1975, n. 57, *Costruzione e ammodernamento di mezzi navali della Marina militare*, VI Legislatura; Allegati A) e B), *Relazione della commissione parlamentare d'inchiesta e di studio sulle commesse di armi e mezzi ad uso militare e sugli approvvigionamenti*, VIII Legislatura (Fonte: Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana).

³² Cfr. Francesco Zampieri, *1975 la Marina rinasce. La legge navale del 1975*, In edibus, Vicenza, 2014; Patrizio Rapalino, *Dalle Alpi all'alto mare. Il ruolo della marina militare italiana nella tutela degli interessi nazionali (1861-2013)*, In edibus, Vicenza, 2014, pp. 303-336.

³³ Cfr. *Libro bianco per la sicurezza internazionale e la difesa*, Ministero della Difesa, Roma, luglio 2015.

diterraneo, non escludendo l'intermodalità con le forze terrestri. Per vertici della Marina Militare, difatti, lo strumento tattico su cui bisogna investire è il cosiddetto «tridente», ovvero: portaerei, sottomarini ed unità anfibia. L'esigenza manifestata da questa politica guarda allo scopo di rendere l'Italia una potenza moderna sul piano della deterrenza bellica, specialmente nell'ambito del «Mediterraneo allargato». Al punto 26, si specifica inoltre che:

Il presente Libro Bianco, pertanto, non poteva che svilupparsi da una preliminare individuazione dei fattori più rilevanti che caratterizzano l'attuale ambiente internazionale e delle principali tendenze che ne condizionano l'evoluzione. Tale sforzo si è reso necessario non tanto per proporre un modello predittivo e deterministico delle future minacce o rischi alla sicurezza nazionale, quanto invece per ridurre il livello d'indeterminazione e d'incertezza che caratterizza l'analisi, individuando un più preciso ambiente di riferimento all'interno del quale operare le differenti scelte.

L'Italia possiede retaggi storici in parte favorevoli e in parte sfavorevoli, in cui il militare ha indicato una strategia al politico e viceversa: questa instabilità interna non ha garantito una lineare geopolitica marittima. Tuttavia, vi sono notevoli contributi in materia, *in primis* nell'ambito della Rivista Marittima – mensile la cui fondazione risale all'anno 1868 su promozione del Ministero della Marina – o nello specifico, gli studi degli ammiragli Pier Paolo Ramoino e Roberto Cesaretti.

Dunque, cosa significa studiare e praticare una «strategia marittima» per l'interesse nazionale? Il concetto conserva certamente lo strumento navale come prerogativa essenziale, ma ha subito un'evoluzione più ampia di significato, poiché vi è la necessità di comprendere la presenza delle forze terrestri ed aerea, oltre che la solidarietà civile interna, il rapporto con le alleanze, il lavoro intellettuale ed il comparto macroeconomico. Ragionando con realismo, si può constatare che gli Stati che vogliono far valere i propri diritti sul mare, ricorreranno spesso all'uso della «diplomazia delle cannoniere (*gunboat diplomacy*)», seppur con mezzi moderni.

La nostra Marina, che viene catalogata tra le «minori» poiché carente di strumenti di deterrenza nucleare, può pertanto trovare sostegno da questa varietà di elementi. Si parla persino di strategia «globale» e «totale» ossia l'insieme dei campi di azione in cui uno Stato o

la coalizione a cui appartiene vuole imporre la sua volontà», e ancora essa è «la scienza e l'arte di perseguire da parte di uno Stato o di una coalizione di Stati obiettivi di valore globale nel contesto di volontà estranee facendo leva su tutte le risorse di ordine spirituale e materiale disponibili». Inoltre, l'analisi strategica richiede una «specializzazione culturale». Ramoino sottolinea che «il potere marittimo è il fine ultimo della strategia navale» e «la strategia marittima è quella componente della strategia globale di uno Stato (o coalizione) intesa a creare e mantenere quel fattore di potenza che è detto potere marittimo (*sea power*)»³⁴.

Fin qui, si è potuto constatare che tra l'Italia e la sua inevitabile marittimità vi è un rapporto travagliato. Il fattore demografico, seppur apparentemente distante come argomento, è legato al comportamento degli abitanti terrestri nei confronti del mare. Da recenti fonti dell'Istituto Nazionale di Statistica, si riscontra spesso una significativa longevità negli italiani, ma un difficile ricambio generazionale, registrando ad 1,24 il numero medio di figli per donna: motivo per cui una popolazione più anziana tende a non occuparsi della vita agonistica, oggi in termini geopolitico-economici più che bellici in senso stretto. La precarietà lavorativa inoltre genera incertezza nel formare nuovi nuclei familiari e, al contempo, l'emigrazione giovanile dal Sud verso il Nord del Paese e dall'Italia verso l'estero, provoca ulteriori problemi di ripopolamento del territorio meridionale: trattasi di un vero e proprio «suicidio demografico» nella psicologia sociale dei tipi di società in declino. Affrontare il mare, nella storia, ha significato correre dei pericoli: generalmente i popoli più “giovani” sono riusciti a solcare la *res nullius* liquida con la certezza di raggiungere obiettivi ed accrescere la propria percezione di potenza³⁵.

³⁴ Cfr. Pier Paolo Ramoino, *Fondamenti di strategia navale*, Edizioni Forum di Relazioni Internazionali, Roma, 2005, pp. 35-38, p. 83 e p. 133; si veda inoltre del medesimo autore, “La strategia del *sea control* nel contesto attuale” in Aa.Vv., *Geopolitica del mare. Dieci interventi sugli interessi nazionali e il futuro marittimo dell'Italia*, Mursia Editore, Milano, 2018, pp. 163-176.

³⁵ Per un'analisi aggiornata sui dati demografici dell'Italia cfr. sito ISTAT, *Indicatori demografici Anno 2020*, 3 Maggio 2021. Inoltre: Emanuele Paratore, *Geografia umana del Mediterraneo*, in *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, Università degli Studi di Roma “La Sapienza”, XXXIII, n. 2, 2021, pp. 135-156; Manlio Gra-

Al giorno d’oggi, i rischi nell’affrontare il mare non sussistono più grazie ai nuovi mezzi ed alla capacità di salvataggio; tuttavia, un buono stato dello strumento navale – militare e civile – necessita di un elemento umano appropriato. Una definizione a riguardo ce la fornisce Roberto Cesaretti: «quando si parla di questioni navali esse si riferiscono alla flotta ed al relativo impiego, mentre quando ci si riferisce alla marittimità il richiamo è di natura essenzialmente ambientale in cui il mare svolge un ruolo essenziale»³⁶.

Dal punto di vista costituzionale, la Carta del 1946 garantisce in generale all’azione politica e militare gli strumenti necessari per una strategia «globale»: difatti, nonostante si parli di ripudio della guerra e limitazioni di sovranità (art. 11 Cost.), non mancano chiarimenti sulle nozioni di politica nazionale (art. 49 Cost.), difesa della Patria (art. 52 Cost.), pubblico interesse (art. 82 Cost.), sicurezza nazionale (art. 126 Cost.). L’ammiraglio Cesaretti specifica: «il fatto che il concetto di *interesse nazionale* non sia normativizzato fa sì che esso rimanga del tutto affidato all’indirizzo politico delineato dalle maggioranze politiche»³⁷.

Vista l’esperienza storica ed il dato geografico, per una maggiore consapevolezza di ciò che deve essere l’interesse nazionale, l’Italia si ritrova tuttora in una difficile opera di *nation building* necessaria per il prestigio nei confronti dell’estero. D’altro canto, nell’ordinamento interno, il concetto di interesse nazionale collide spesso con l’integrazione europea e con l’irrisolta questione delle Regioni (ordinarie ed a statuto speciale), per ciò che concerne i criteri di competenza in conflitto con lo Stato. Ad esempio, nello specifico, per lo storico Francesco Renda «la nuova collocazione geopolitica consente alla Sicilia una maggiore libertà di movimento e di iniziativa. In passato, abbiamo avuto due istanze istituzionali, quella regionale e quella nazionale. Adesso si aggiunge anche l’istanza europea»³⁸.

ziano, *Geopolitica. Orientarsi nel grande disordine internazionale*, Il Mulino, Bologna, 2018, pp. 288-289.

³⁶ Cit. Roberto Cesaretti, *Italia 2000: interessi nazionali e strategia marittima*, Edizioni Forum di Relazioni Internazionali, Roma, 1998, p. 9.

³⁷ Cfr. Roberto Cesaretti, *Italia 2000*, pp. 178-182.

³⁸ Cfr. Francesco Tajani, “La nuova centralità dell’interesse nazionale” in Aa.Vv., *Italia, potenza globale?*, Fuoco Edizioni, Roma, 2012; pp. 15-29; Luisa Spagnoli, «Regionalizzazione» o «regionalismo»: i termini di un dibattito ancora in corso,

Joseph Nye e Samuel J. Huntington hanno identificato due modi di prassi geopolitica: in primo luogo, il «potere coercitivo» (*hard power*) fondato essenzialmente sulla forza militare ed economica, ed in secondo luogo, il «potere persuasivo» (*soft power*) caratterizzato dall'egemonia culturale. Vero è che l'Italia potrebbe far leva principalmente sul *soft power*, grazie alla tradizione letteraria nota in tutto il mondo ed all'attrazione turistica in patria; ciò tuttavia, non basterebbe, poiché dovrebbe anche occuparsi del proprio fattore umano all'estero, ossia le decine di milioni d'italiani d'origine presenti soprattutto in America ed in Australia. I nostri governi hanno promosso la creazione di Istituti Italiani di Cultura (IIC) presso 85 metropoli straniere, e la costituzione dell'Anagrafe Italiani Residenti all'estero (AIRE) con 5 milioni di iscritti³⁹.

Dallo spazio marittimo vicino al «Mediterraneo allargato»

L'interesse nazionale italiano finora si è integrato in missioni *peacekeeping*: dal 1978 inviando il contingente più numeroso nell'«United Nations Interim Force in Lebanon (UNIFIL)»; in operazioni congiunte NATO in ex-Jugoslavia dagli anni Novanta; in Iraq ed Afghanistan dagli anni Duemila. Come esempio di accordo bilaterale, vi è quello tra Roma e Madrid, con la creazione della «Spanish Italian Amphibious Force (SIAF)». Altra partecipazione è quella che vede l'Italia, con altri ventinove Stati alleati, nella «Combined Maritime Forces (CMF)»: un'operazione marittima multinazionale con supporto aereo allo scopo di pattugliare il Mar Rosso, il Golfo Persico e l'Oceano

in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Serie XIII, vol. IX, Roma, 2016, pp. 93-105; Francesco Renda, *Sicilia e Mediterraneo. La nuova geopolitica*, Sellerio, Palermo, 2000, pp. 47-48.

³⁹ Cfr. Samuel P. Huntington, *Lo scontro delle civiltà e il nuovo ordine mondiale*, Garzanti, Milano, 2000, pp. 125-126; Joseph S. Nye, *Soft power: the evolution of a concept*, in *Journal of Political Power*, Routledge, London, 21 February 2021; Marco Di Ruzza, *L'America Latina sulla scena globale. Nuovi lineamenti geopolitici di un continente in crescita*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2011, pp. 279-293. Paolo Casardi, «Riflessioni sul concetto di interessi strategici nazionali. Il patrimonio italiano oltre i confini nazionali e le garanzie di sicurezza a sua protezione», in Aa.Vv., *Geopolitica del mare*, Mursia Editore, Milano, 2018, pp. 27-44.

Indiano. Per contrastare il traffico illecito di esseri umani ed armi dal Nord Africa verso il continente europeo, il nostro Paese è intervenuto con l'operazione di salvataggio «Mare nostrum» (2013-2014), per poi richiedere l'intervento umanitario e militare agli altri membri dell'Unione Europea. Bruxelles ha avviato così le operazioni «Triton» (2014-2018), «Sophia» (2015-2020) ed infine la più efficace «European Union Naval Force Mediterranean (EUNAVFOR MED) Irini».

La recente operazione «Irini», pertanto, si occupa soltanto del controllo sul mare. Ma è principalmente sulla terraferma libica – contro i traffici illegali provenienti dal Sahel attraverso il Fezzan – dove bisogna intervenire. Crollato il regime di Mu‘ammar Gheddafi nel 2011, la Libia sembra esser tornata indietro di cent’anni, suddivisa in tribù ed in assenza di uno Stato unitario: un territorio allora disputato dall’Italia e dalla Turchia. Oggi, proprio Ankara è tornata protagonista fornendo sostegno politico, diplomatico e militare al Governo di Accordo Nazionale (GNA); anche l’Italia – seguendo il riconoscimento ONU – si è schierata con Tripoli. Dall’altra parte, si schiera l’Esercito Nazionale Libico (LNA), con sede a Tobruk in Cirenaica, sostenuto principalmente da Egitto e Russia. La sicurezza del Mediterraneo dipende molto dalla stabilità libica, finora parzialmente condizionata da interessi di potenze esterne, ma che solo con un processo d’unità (tribale) nazionale potrà adempiere⁴⁰.

Le cosiddette «rivolte arabe» in Nord Africa, destabilizzando gli ordini politici preesistenti, hanno sdoganato una progressiva crescita della criminalità organizzata e dei radicalismi islamici, fino ad allora arginati dai regimi militari. Sono così venute meno le basi della sovranità statale: l’*hardware* ovvero «la capacità e l’efficienza delle tecnostutture degli Stati dell’amministrazione pubblica di fornire alla popolazione beni e servizi, in particolare quelli fondamentali»; il *software* ovvero «la legittimità dei governi e delle élite di governo»⁴¹.

⁴⁰ Cfr. Claudio Bertolotti, *Libia in transizione. Guerra per procura, interessi divergenti, traffici illegali*, Start Insight editore, Lugano (Svizzera), 2021, pp. 11-52; Michela Mercuri, *Incognita Libia. Cronache di un Paese sospeso*, Franco Angeli Edizioni, Milano, 2019.

⁴¹ Cfr. Michela Mercuri e Paolo Quercia, *Naufragio Mediterraneo. Come e perché abbiamo perso il Mare Nostrum*, Paesi Edizioni, Roma, 2021, pp. 57-82; Carlo Lefebvre Capece Minutolo, “Mediterraneo in transizione. Primavera araba e nuove politiche di

Tra i più efficaci mezzi di deterrenza economica, l'Italia possiede l'Ente Nazionale Idrocarburi (ENI), sin dalla fondazione voluta fortemente da Enrico Mattei. La presenza preponderante di questa azienda pubblica nel Medio Oriente ed in Africa ha dato lustro al nostro Paese, in quanto potenza credibile rivolta anche allo sviluppo economico degli Stati coinvolti. Il lento ma decisivo processo di de-carbonizzazione ha rafforzato gli investimenti sul gas naturale che è divenuto la principale fonte di energia contestualmente al petrolio: l'Italia, il cui sottosuolo è in gran parte sprovvisto di idrocarburi, importa circa il 90% delle materie prime attraverso diversi gasdotti internazionali, di cui due attraversano inevitabilmente il mar Mediterraneo: il *Trans-Tunisian Pipeline Company* unito in Algeria al *Trans-Mediterraneum Pipeline Company* a Mazara del Vallo; il *Greenstream* dalla Libia a Gela. Tra tutti i clienti dell'Italia, la Libia è stata la prima esportatrice di petrolio (un terzo del totale): tutelare gli interessi (energetici) italiani significa anche riportare maggiore sicurezza laddove la guerra civile ha causato vuoti di potere⁴².

Al contempo, come appartenente al gruppo Cassa Depositi e Prestiti (CDP) vi è anche la Società Nazionale Metanodotti (SNAM) che controlla il 20% azionario della *Trans-Adriatic Pipeline* (TAP), un'infrastruttura che coinvolge Albania e Grecia per ricevere, attraverso il territorio turco, riserve di gas dall'Azerbaijan⁴³. Negli

vicinato dell'Unione Europea” in *Verso un nuovo paradigma geopolitico. Raccolta di scritti in onore di Gianfranco Lizza*, Aracne, Ariccia, 2015, pp. 381-392; Alexandre Brans, *Minaccia terroristica alle infrastrutture critiche: il caso del settore energetico in Libia e in Algeria*, in *Rivista di Studi Politici*, Anno XXXI, ottobre-dicembre 2019, pp. 138-152.

⁴² Cfr. Costantino Moretti, “La strategia energetica italiana. Gli interessi nazionali in materia di sicurezza energetica” in Aa.Vv., *Geopolitica del mare*, Mursia Editore, Milano, 2018, pp. 45-64; Gabriele Natalizia, “Il conflitto in Libia come riflesso della crisi dell'ordine internazionale” in Aa.Vv., (a cura di Antonello F. Biagini), *Tripoli, Italia. La politica di potenza nel Mediterraneo e la crisi dell'ordine internazionale*, Castelvecchi, Roma, 2020, pp. 135-157.

⁴³ Cfr. Franco Cardini, *Il Mediterraneo di nuovo protagonista nel continente Euroasiatico-africano*, in *Il nodo di Gordio. Rivista quadrimestrale di geopolitica ed economia internazionale*, Pergine Valsugana, n. 18, 2018, pp. 10-17; Francesco Benedetto Ballatore, *Who leads nation's foreign policies? Evidences from the italian oil giant ENI*, in *Geopolitica. Rivista dell'ISAG*, Edizioni Nuova Cultura, Roma, Vol. VIII, n. 1, 2019, pp. 107-149; Alessandra Pierro, *Zohr e la mappa energetica del Mediter-*

ultimi anni, sono stati rilevanti i rapporti tra Italia e Tunisia, con l'intento comune di potenziare il «corridoio energetico» del Canale di Sicilia, attraverso la realizzazione del progetto ELMED⁴⁴. Inoltre, la SAIPEM – azienda parallela dell'ENI – ha avviato esplorazioni di giacimenti di gas naturale *off-shore* nel Mediterraneo Est. Ciò contestualmente alla recente crisi dei rapporti diplomatici con la Russia, ha riscosso in politica estera l'attenzione di Grecia, Israele e Cipro per la costruzione dell'infrastruttura *EastMed-Poseidon*: tutti questi Paesi, Italia compresa, si ritrovano uniti nella concorrenza alle mire estrattive turche sul mare⁴⁵.

Per quanto riguarda la «territorializzazione» del Mediterraneo, le dinamiche geopolitiche degli Stati costieri hanno agito facendo proprie i contenuti della Convenzione ONU sul Diritto del Mare (Montego Bay, 10 dicembre 1982), secondo cui viene riconosciuta la titolarità di sfruttamento presso una Zona Economica Esclusiva (ZEE) estendibile fino ad un massimo di duecento miglia marine dalla linea costiera. Nello specifico:

Le ZES fanno riferimento all'istituzione di enclave territoriali sulle quali vengono concessi particolari vantaggi di ordine fiscale, burocratico, amministrativo o procedurale che permettano al territorio di costruire un'attrattività territoriale ai fini dell'investimento in specifici settori produttivi, fondando la crescita sulla competitività, sull'export e sulla specializzazione. Obiettivo è l'attrazione di investimenti diretti esteri su un territorio in crisi, in grado di aumentarne l'occupazione e far crescere il valore aggiunto delle imprese ivi localizzate, attrarne di nuove e generare sviluppo socioeconomico⁴⁶.

raneo. Prospettive per un futuro assetto energetico dell'Europa, 7 Aprile 2020 (Fonte sito: ENI); Simonetta Armondi, *Ripensare le politiche energetiche tra emergenze e transizioni*, in *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, Università degli Studi “La Sapienza”, Roma, XXXIII, n. 2, 2021, pp. 7-19.

⁴⁴Cfr. Ugo Gaudino, *Nuovi progetti per la sicurezza energetica nel Mediterraneo: il corridoio ELMED tra Italia e Tunisia*, Istituto di Alti Studi in Geopolitica e Scienze Ausiliarie, novembre 2018.

⁴⁵Fonti in aggiornamento da siti di Edison e IGI Poseidon.

⁴⁶Cit. Michele Pigliucci, *Le zone economiche speciali nel Mezzogiorno d'Italia*, Edizioni Nuova Cultura, Roma, 2019, p. 15.

Con la Legge del 2 dicembre 1994, n. 689, in Italia viene definitivamente ratificata la Convenzione di Montego Bay, inserendosi tuttavia in un lungo iter di reciproco riconoscimento con gli Stati mediterranei confinanti. Ad esempio, sul mar Adriatico, si svolsero numerosi contenziosi con Croazia, Montenegro ed Albania per l'equa suddivisione delle ZEE. L'Algeria ha reclamato la propria zona sul mare prospiciente a Sud-Ovest della Sardegna. Analogamente, la Tunisia ha rivendicato la propria ZEE sull'area marina del cosiddetto «mammellone» – utile al ripopolamento ittico –, contravvenendo alla sovranità italiana sulle Isole Pelagie. Più a Sud, la Libia, nonostante la guerra civile in atto e la mancanza di una solida statualità, ha reso difficile il lavoro di sfruttamento marittimo ad alcuni pescherecci italiani, ricorrendo anche al sequestro delle imbarcazioni ed all'arresto degli equipaggi. Recentemente, con la Legge del 14 giugno 2021, n. 91, il nostro Paese ha voluto statuire in definitiva la propria ZEE⁴⁷.

L'Italia ha anche adottato il regime di suddivisione delle zone di soccorso *Search and Rescue* (SAR): attraverso il DPR 662/1994, si recepiscono le direttive previste dalla Convenzione di Amburgo (1979), affidando al Ministero delle Infrastrutture e trasporti, ed alle annesse Capitanerie di Porto e Guardia Costiera, il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo (*Italian Maritime Rescue Coordination Center*, IMRCC) con l'impegno di tenere contatti con gli analoghi centri di coordinamento degli Stati confinanti⁴⁸.

⁴⁷ Cfr. Fabio Caffio, Nicolò Carnimeo, Antonio Leandro, *Elementi di Diritto e Geopolitica degli spazi marittimi*, Cacucci Editore, Bari, 2013, pp. 46-72 e pp. 122-141; Fabio Caffio, "L'Italia e gli spazi marittimi" in Aa.Vv., *Geopolitica del mare*, Mursia Editore, Milano, 2018, pp. 81-118. Inoltre: Legge 2 dicembre 1994, n. 689, *Ratifica ed esecuzione della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con allegati e atto finale, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982*, XII Legislatura; Legge 14 giugno 2021, n. 91, *Istituzione di una zona economica esclusiva oltre il limite esterno del mare territoriale*, XVIII Legislatura (Fonte: Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana).

⁴⁸ Cfr. Umberto Leanza, Fabio Caffio, *Il SAR mediterraneo. La ricerca e soccorso nel diritto marittimo: l'applicazione della Convenzione di Amburgo del 1979*, in *Rivista Marittima*, Ministero della Difesa, Roma, giugno 2015, pp. 10-17; Decreto del Presidente della Repubblica, 28 settembre 1994, n. 662, *Regolamento di attuazione della legge 3 aprile 1989, n. 147, concernente adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata*

L'interesse nazionale sul mare⁴⁹ deve tenere conto anche della sicurezza dei cavi sottomarini. Nella globalizzazione, la *new economy* si fonda infatti sulla gestione dei dati da parte dei “colossi” delle telecomunicazioni. Nonostante il lancio di numerosi apparecchi aerospaziali, si preferisce lasciar correre via cavo ben il 97% della connessione internet, e pertanto, da un punto di vista giuridico, la titolarità di gestione risulta in netto contrasto con le prerogative tipiche della sovranità nazionale. Parallelamente a ciò, il fenomeno della globalizzazione non può essere tale senza il commercio marittimo che su scala mondiale rappresenta l'80% di valore ed il 90% di volume delle merci trasportate, attraverso sette *choke points*, ovvero: lo Stretto di Hormuz, lo Stretto di Malacca, lo Stretto di Bab el-Mandeb, il Canale di Suez, lo Stretto dei Dardanelli, lo Stretto di Gibilterra ed il Canale di Panama. Il controllo (diretto o indiretto) di questi passaggi “vitali” non appartiene più soltanto alle superpotenze, ma agli piccoli e medi Stati sovrani d'appartenenza: si ridisegna così in senso multipolare il quadro geopolitico globale, dove gli spazi marittimi tendono ad essere condivisi e contesi da innumerevoli soggetti⁵⁰.

Occorre menzionare le iniziative esterne a cui l'Italia ha deciso di aderire: il «processo di Barcellona» (1995) con l'avvio del Partenariato euro-mediterraneo e del programma di Politica europea di vicinato; l'Unione per il Mediterraneo (2008) promossa dalla Francia; EuroMed (2013) costituito da nove Paesi membri UE. Da non sottovalutare vi sono i vantaggi da trarre, parimenti alle perplessità, che un progetto come la *Belt and Road Initiative* cinese può offrire al nostro

ad Amburgo il 27 aprile 1979, XII Legislatura (Fonte: Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana).

⁴⁹Cfr. Matteo Marconi e Paolo Sellari, *Geopolitica degli spazi marittimi*, Edizioni Nuova Cultura, Roma, 2021; Francesco Anghelone (a cura di), *Potere blu. Geopolitica dell'acqua nel Mediterraneo*, Bordeaux Edizioni, Roma, 2022.

⁵⁰Cfr. Francesco Zampieri, “Considerazioni di strategia marittima. Le minacce all'ambiente marittimo e il valore della strategia marittima nazionale” in Aa.Vv., *Geopolitica del mare*, Mursia Editore, Milano, 2018, pp. 136-162; Edoardo Maria Landoni, *Spunti di riflessione sullo sviluppo cyber e sui cavi sottomarini*, in *Geopolitica. Rivista dell'ISAG*, Edizioni Nuova Cultura, Roma, Vol. IX, n. 1-2, 2020, pp. 263-276.

Paese nel contesto marittimo: la deterrenza di Pechino entrerebbe nello spazio d'interesse nazionale italiano, riadattando gli assetti strategici militari ed economici⁵¹.

Tuttavia, come ogni Stato che persegue la propria geopolitica marittima, l'Italia non ha esitato a metterla in atto; e come già accennato, il piano strategico più importante è il «Mediterraneo allargato»⁵². Per il generale Fabio Mini,

Il Mediterraneo allargato è concepito come un'estensione del bacino marittimo in corrispondenza delle sue periferie meridionali e orientali come il Mar Rosso, il Golfo e l'area caspica secondo una prospettiva tipicamente rivierasca e velleitaria che vede il Mediterraneo come una sorta di “continente liquido” o *res nullius* da occupare. L'Italia in quanto centro del bacino, sarebbe anche “il fulcro” di tutta l'area allargata. E per questo la stabilizzazione del Mediterraneo allargato è diventato un obiettivo della nostra politica estera. La stessa velleità è ripresa dal Concetto strategico del capo di Stato maggiore della Difesa del 2002 (un ammiraglio) che indica il Mediterraneo allargato (fino al Golfo Persico, al Corno d'Africa e al Caspio) come area d'interesse nazionale: non internazionale o delle alleanze in cui siamo inseriti, ma nel precipuo interesse nazionale, tanto da coincidere con l'area in cui le forze armate italiane “sono chiamate ad operare”. [...] Il Mediterraneo è un luogo di guerra, come lo è sempre stato. E la guerra è sempre il risultato della più irrazionale delle paure e della più irrazionale delle ambizioni: la paura degli altri e l'ambizione di sopraffarli⁵³.

Inoltre, bisogna sottolineare che, nella visione geopolitica «oceanica» statunitense, il voler costituire un'area separata come il «Grande Medio Oriente» rappresenterebbe «marginalità e frammentarietà» tra culture che dovrebbero invece relazionarsi grazie al mare interno;

⁵¹ Cfr. Matteo Bressan, “L'impatto della Belt and Road Iniziative sul Mediterraneo” in Aa.Vv., *Geopolitica del mare*. Mursia Editore, Milano, 2018, pp. 119-135; Paolo Sellari, *Scenari eurasiatici. Le Vie della Seta e la proiezione imperiale cinese*, Edizioni Nuova Cultura, Roma, 2020.

⁵² Un documento aggiornato di un'analisi su singoli Paesi e crisi annesse: Osservatorio di Politica Internazionale, *Mediterraneo allargato*, a cura dell'Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (ISPI), Camera dei Deputati e Senato della Repubblica, Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, Roma, maggio 2021.

⁵³ Cit. Fabio Mini, *Mediterraneo in guerra. Atlante politico di un mare strategico*, Einaudi, Torino, 2012, pp. 24-25 e p. 305.

al contempo, nella prospettiva italiana, il «Mediterraneo allargato» si propone di garantire «coesione e centralità» allo spazio macroregionale condiviso, attribuendo così una posizione di *pivot* al nostro Paese⁵⁴. Bisogna considerare inoltre che la proiezione del «Mediterraneo allargato» include il mar Nero: uno spazio fondamentale per l'esportazione di prodotti agricoli italiani e per l'importazione di risorse energetiche da Russia, Turchia e Paesi caucasici. L'Italia agirebbe così con intenti d'azione autonoma e di sussidiarietà al tempo medesimo, nell'ambito dell'Alleanza atlantica e dell'Unione Europea⁵⁵. Difatti, nell'ultimo documento de *Il Concetto Strategico del Capo di Stato Maggiore della Difesa* si può leggere:

Le Forze Armate italiane continuano ad essere intensamente coinvolte in missioni che contribuiscono alla stabilità e alla sicurezza internazionale, in aderenza al dettato costituzionale ed al mandato parlamentare, prevalentemente nell'ambito delle specifiche iniziative delle principali organizzazioni (NATO, UE ed ONU, in primis), generando effetti positivi per il Paese e per la salvaguardia degli interessi nazionali. [...] Lo strumento militare nazionale può, in tal senso, rappresentare sia un significativo amplificatore di potenza sia una leva, fra le quattro del potere nazionale (Diplomatica, Informativa, Militare e Economica), determinante per aprire spazi di manovra utili al conseguimento di precipi interessi nazionali, nell'ambito del più ampio sistema Paese⁵⁶.

⁵⁴ Cfr. Matteo Marconi e Enrico Mariutti, “Ricostruire la coesione e la centralità mediterranea: il tentativo italiano per un Mediterraneo allargato” in *Espaços Económicos e Espaços de Segurança*, Observare, Universidade Autónoma de Lisboa, 2017, pp. 259-274.

⁵⁵ Cfr. Pier Paolo Ramoino, *La NATO e il potere marittimo del Mediterraneo allargato*, in *Quaderni del Dipartimento di Scienze Politiche, Università Cattolica del Sacro Cuore*, Milano, n. 4, 2012, pp. 73-84; Osservatorio di Politica Internazionale, *Verso un nuovo Concetto strategico della NATO. Prospettive e interessi dell'Italia*, a cura di Centro Studi Geopolitica.info, Camera dei Deputati e Senato della Repubblica, Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, Roma, dicembre 2021.

⁵⁶ Cit. Enzo Vecciarelli, “Le forze armate e le alleanze” in *Il Concetto Strategico del Capo di Stato Maggiore della Difesa* (Fonte sito: Ministero della Difesa).

Conclusioni

L'interesse nazionale⁵⁷ di uno Stato è dato da una varietà di fattori, *in primis* dalla propria coscienza storico-politica nello spazio: rileggere il concetto di «soggettività» geopolitica in chiave odierna è essenziale⁵⁸. Dalle ragioni sostenute dai vari argomenti ed autori citati, se ne può trarre che l'Italia ancora oggi rimane una «media» potenza globale, consistente in una doppia direzione strategica: terrestre e marittima contestualmente. La creazione di un apposito Ministero del Mare, non deve essere visto come una mera rievocazione del soppresso Ministero della Marina Mercantile, poiché invece risulterebbe nel lungo periodo un'incoraggiante iniziativa per spingere l'Italia verso una marittimità più concreta. Pertanto, il nostro Paese non può non considerare l'attaccamento al continente europeo, in particolare alla *Mitteleuropa* che ha da sempre coinvolto il Nord Italia sotto molteplici punti di vista: in questo quadrante, la mentalità delle culture autoctone così come i modelli economico-industriali risultano essenziali all'asse franco-tedesco; i grandi porti, gli impianti logistici e le ferrovie ad alta velocità sono altrettanto fondamentali.

Seppur rimasto indietro rispetto alle altre macroregioni europee, il Sud Italia rappresenta tuttavia il luogo d'interesse di attori globali sempre più presenti sul mar Mediterraneo. Spetta alle istituzioni locali e nazionali investire nel Mezzogiorno d'Italia con il fine d'invertire la tendenza declinante rappresentata da crisi d'identità, deficit infrastrutturale⁵⁹, impoverimento ed emigrazione. La posizione centrale⁶⁰

⁵⁷ Sui concetti di interesse nazionale e di visione mediterranea per l'Italia, cfr. Alessandro Aresu e Luca Gori, *L'interesse nazionale: la bussola dell'Italia*, Il Mulino, Bologna, 2018; Salvatore Capasso, Gabriella Corona, Walter Palmieri, *Il Mediterraneo come risorsa. Prospettive dall'Italia*, Il Mulino, Bologna, 2020.

⁵⁸ A riguardo si veda: Matteo Marconi, "L'occasione geopolitica. Suggestioni per una (nuova) rinascita" in Aa. Vv. *Geopolitica dal pensiero all'azione. Spazio e politica in età contemporanea*, Argos, Roma, 2022, pp. 682-699.

⁵⁹ Cfr. Michele Pigliucci, *Una "crescita blu" per il sistema dei porti del Mezzogiorno*, in *Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia*, Edizioni Università di Trieste, n. 164, 2018, pp. 73-82.

⁶⁰ Tra gli ultimi studi su questo tema si consigliano: Gian Marco Ugolini, "Per una (im)possibile centralità geopolitica del Mediterraneo" in *Verso un nuovo paradigma geopolitico. Raccolta di scritti in onore di Gianfranco Lizza*, Aracne, Aric-

può garantire ancora quella «prosperità», di cui si parlava sopra, ed una coscienza geopolitica più coerente e rassicurante all'esterno come all'interno: la questione «nazionale» tra Nord e Sud merita una risoluzione, proprio per affrontare le sfide globali in atto.

Il «Mediterraneo allargato» deve tenere conto tanto dei vincoli derivanti dall'appartenenza atlantica, quanto dei nuovi fenomeni epocali di una crescente «primavera» asiatica⁶¹. Il posizionamento mediterraneo di Roma, rispetto a Bruxelles e Washington, si mostra attrattivo meritando attenzioni ed investimenti da garantire tanto sul piano della sicurezza marittima quanto in merito allo sviluppo della logistica dei trasporti. I nostri porti di Genova, Gioia Tauro e Trieste giocherebbero ancora una volta un ruolo da protagonisti nella competizione globale dei traffici commerciali, ma ciò avverrebbe soltanto con un ulteriore sviluppo delle infrastrutture interne. L'Italia deve tener conto della sicurezza del Nord Africa così come della nuova «Via della Seta» marittima: il cosiddetto «Cindoterraneo» comprende un'estesa area che parte dai porti cinesi, passa per il subcontinente indiano, il Corno d'Africa, le coste arabe e persiane, e giungere sino agli Stretti mediterranei.

Il Mediterraneo – come il Mar Cinese meridionale in Estremo Oriente – dunque va ritenuto come uno dei fondamentali passaggi interoceanici. Questo «continente» liquido, comprendendo città-simbolo come Roma e Gerusalemme, è ancora il mare d'incontro delle principali religioni monoteiste, ovvero cristianesimo (cattolico ed ortodosso), l'islam (sunnita e sciita) ed ebraismo. Vi sono poi Stati, come Francia, Grecia, Turchia, Algeria ed Egitto, che possono mostrare all'Italia atti di vicinanza e contrasto al tempo medesimo, a fronte dei rispettivi interessi nazionali sul mare. Nonostante l'interesse statunitense si stia spostando verso l'Indo-Pacifico allo scopo di contenere l'ingerenza cinese, il mar Mediterraneo rimane

cia, 2015, pp. 345-358; Italo Sarcone, *Mediterraneo. Una introduzione alla storia del «mare interno»*, Editrice Domenicana Italiana, Napoli, 2018; Egidio Ivetic, *Il Mediterraneo e l'Italia. Dal mare nostrum alla centralità comprimaria*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2022.

⁶¹ Cfr. Parag Khanna, *Il secolo asiatico?*, Fazi Editore, Roma, 2019; Gabriele Natalizia, *Renderli simili o inoffensivi. L'ordine liberale, gli Stati Uniti e il dilemma della democrazia*, Carocci Editore, Roma, 2021.

un luogo fondamentale per i popoli che lo abitano e che tendono a relazionarsi sempre più, creando un nuovo spazio geopolitico. Ponendo fine alla decennale “timidezza” in politica estera e rinnovando il concetto di «politica mediterranea», l’Italia avvantaggerebbe il proprio interesse nazionale, divenendo una potenza rispettabile per tutti gli interlocutori mediterranei e globali.



L'area d'interesse nazionale del «Mediterraneo allargato»
(Fonte sito: ammiraglioseppedegeorgi.it)