

Note e discussioni

La Repubblica e il mare

**L'Italia repubblicana dalla sicurezza marittima stato-centrica
a quella postmoderna: studi e prospettive**

Fabio De Ninno*

La nota prova a tracciare un bilancio e a fornire un primo quadro interpretativo degli studi sulla sicurezza marittima nell'Italia repubblicana. In particolare, cerca di sottolineare il passaggio da una sicurezza centrata su una visione marittima oggetto di una sicurezza nazionale centrata su un modello nazionale a uno internazionale-sovrannazionale tipico degli stati post-moderni e frutto dei processi di trasformazione subiti dal mondo marittimo italiano nel periodo della Guerra fredda a causa dei processi di globalizzazione dell'integrazione in sistemi economici e militari come la Cee/Ue e la Nato.

Parole chiave: Marina, sicurezza marittima, Italia repubblicana, Mediterraneo

Republican Italy and maritime security. From a state-centric to a postmodern approach. Studies and perspectives

The article attempts to assess and provide an initial interpretative framework for studies on maritime security in the Italian Republic. It seeks to underscore the transition from a national-centric maritime security model to an international/supranational model characteristic of postmodern states. This shift is a result of processes of transformation undergone by the Italian maritime world during the Cold War, driven by globalisation and integration in economic and military systems, such as the Cee/Eu and Nato.

Key words: Navy, maritime security, Italian Republic, Mediterranean

Paradigmi e problemi della sicurezza marittima dal 1945 a oggi

Lo scopo di questo intervento è offrire un quadro sulle conoscenze storiografiche relative alla trasformazione della difesa e sicurezza marittime dell'Italia repubblicana. Occorrere premettere che, a fronte di una scarsità di studi na-

Saggio proposto alla redazione il 20 giugno 2023, accettato per la pubblicazione il 14 dicembre 2023.

* Università degli studi di Siena; fabio.deninno@unisi.it.

La scrittura del presente saggio è stata possibile nell'ambito del progetto F-CUR 2022, *Si.Ma.Re La sicurezza marittima della Repubblica. Pratiche e culture istituzionali dal 1968 a oggi*, finanziato dall'Università di Siena.

zionali, corrisponde una ricchezza di lavori internazionali, che però assumono spesso una connotazione “ibrida” tra gli studi storici e altri ambiti di ricerca, in particolare sul tema della sicurezza. Non è un caso che proprio da queste aree siano arrivate teorizzazioni paradigmatiche utili a comprendere le trasformazioni del rapporto tra l’Italia repubblicana e la sicurezza marittima.

Il primo punto da considerare è che dal 1945 il rapporto tra Stati e il mare è mutato secondo un paradigma indicato come “post-moderno”. Le origini e le caratteristiche di questo cambiamento vanno rintracciate nell’esplosione e globalizzazione dei traffici marittimi internazionali del dopoguerra, acceleratasi soprattutto dagli anni Settanta sotto l’effetto della containerizzazione del trasporto marittimo. Parallelamente si è assistito alla decostruzione del nesso diretto tra potenza navale, potenza industriale e mercantile. Gli Stati, specie quelli occidentali, hanno invece crescentemente applicato una logica multilaterale, interconnessa e internazionalizzata dell’economia e della sicurezza¹.

Un altro aspetto chiave della trasformazione del ruolo delle marine e degli altri apparati di sicurezza è stata la ridefinizione della sovranità marittima, dovuta al fenomeno della territorializzazione del mare. Non è necessario qui ripercorrere questi aspetti, discussi dalla nota di Deborah Paci, ci limitiamo a richiamare due eventi cronologicamente significativi: la Convenzione di Ginevra sul mare territoriale e la zona contigua (1958) e la convenzione Unclos (1982) sul diritto del mare, che definiva le questioni di giurisdizione sulle acque arcipelagiche e le zone economiche esclusive, come momenti significativi di questa trasformazione postmoderna².

Di conseguenza, la trasformazione territoriale marittima ha indotto allo sviluppo di nuove politiche e pratiche di sicurezza, spesso basate anche sulla cooperazione internazionale, volte per esempio alla protezione delle risorse marine e alla gestione della presenza di attori e fenomeni non statali che assumono anche una dimensione transnazionale (pirateria, migrazioni, terrorismo e traffici criminali sono i principali)³. Al tempo stesso le politiche di sicurezza sul mare sono mutate per garantire i diritti nazionali di controllo sullo spazio marittimo e le sue risorse economiche. Di conseguenza, dal dopoguerra a oggi, pratiche “moderne” (stato-centriche) e “postmoderne” (internazionali e sovranaziona-

¹ Robert C. Rubel, *Navies and Economic Prosperity, the New Logic of Sea power*, London, Corbett Centre for Maritime Policy Studies, King’s College, October 2012, in particolare pp. 3-4; Steven Haines, *Sea-power*, in Hance D. Smith, Juan L. Suárez de Vivero, Tundy S. Agardy (eds.), *Routledge Handbook of Ocean Resources and Management*, London, Routledge, 2015, pp. 371-373.

² Adalberto Vallega, *Towards the post-modern ocean*, “European Review”, May 2000, n. 2, pp. 201-213.

³ Christian Bueger, Timoty Edmunds, *Blue crime: Conceptualising transnational organised crime at sea*, “Marine Policy”, September 2020, p. 104067.

li) nell'ambito dell'esercizio della difesa e sicurezza marittima hanno coesistito sempre di più⁴.

Tali trasformazioni non sembrano pienamente recepite dalla storiografia marittima italiana. Se osserviamo le principali sintesi sull'argomento, quella di Paolo Frascani sul mare come elemento dell'identità italiana e quelle di Eugenio Ivetic relativa all'Adriatico come spazio di confine e al Mediterraneo come spazio della politica estera, i cambiamenti in questione sono appena registrati⁵. Chiaramente questa debolezza riflette la mancanza di studi sul tema del rapporto tra l'Italia repubblicana e il mare nell'ambito della sicurezza e della difesa, assenti anche nelle rassegne storiografiche recenti di storia marittima nazionale⁶.

Prima di affacciarci alla dimensione nazionale del rapporto tra la Repubblica, la difesa e la sicurezza marittime, occorre ricordare come gli studi hanno recepito la trasformazione del ruolo delle istituzioni della sicurezza nel mare postmoderno. Nel farlo possiamo fare riferimento alle teorizzazioni di Geoffrey Till sul potere marittimo nell'epoca della globalizzazione. Il primo elemento da considerare è la dimensione globalizzata e sistemica delle necessità di difesa, che non sono più legate esclusivamente alla dimensione dello spazio territoriale dello stato nazionale. Un secondo elemento è la volatilità del sistema internazionale, acceleratasi dagli anni Settanta e soprattutto con la fine della Guerra fredda. Il terzo è la centralità del commercio marittimo per garantire la prosperità degli Stati. In questo contesto, le minacce alla sicurezza non sono solo interstatali, ma derivano da una varietà di attori non statali (crimine organizzato, pirateria, traffico di esseri umani). Per rispondere a questa trasformazione, l'uso della forza militare si è ricentrato intorno a quattro aspetti funzionali: il controllo del mare, le spedizioni oltremare, l'ordine marittimo, il mantenimento di un consensus marittimo. I primi due aspetti rientrano nelle tradizionali funzioni di controllo e proiezione sul mare esercitate dalle marine. Il terzo elemento è un prodotto della globalizzazione commerciale e dalla trasformazione legislativa territoriale del mare di cui abbiamo detto. Un aspetto che porta all'emergere delle nuove problematiche di sicurezza, le quali hanno imposto un mutamento e al rafforzamento delle agenzie e istituzioni non militari preposte alla sicurezza marittime. Ciò conduce anche al quarto punto, ov-

⁴ Basil Germond, Celine Germond-Duret, *Critical geographies of the ocean: mobilities, placefulness and maritime relationalism*, in Jason Monios, Gordon Wilmmeier (eds.), *Maritime mobilities*, London, Routledge, 2018, pp. 36-37.

⁵ Paolo Frascani, *Il Mare*, Bologna, il Mulino, 2008, pp. 178-198; Eugenio Ivetic, *Storia dell'Adriatico. Un mare e la sua civiltà*, Bologna, il Mulino, 2019, pp. 300-324; ma anche il recente libro-pamphlet sul ruolo del Mediterraneo nella storia italiana Eugenio Ivetic, *Il Mediterraneo e l'Italia*, Soveria Mannelli, Rubettino, 2022.

⁶ Un paio di bilanci a diverse distanze cronologiche sono quelle di Michela D'Angelo, Elisabetta M. Tonizzi, *Recent Maritime Historiography on Italy*, in Gelina Harlaftis, Carmen Vassallo (eds.), *New Directions in Mediterranean Maritime History*, Liverpool, Liverpool University Press, 2004, pp. 55-82; Andrea Caffarelli, *Navigare necesse est. La storia marittima nell'ultimo ventennio*, "Storia economica", 2017, n. 20, pp. 673-692.

vero la necessità di una cooperazione internazionale per favorire il mantenimento del buon ordine sul mare⁷.

I mutamenti hanno trasformato le marine facendone strumenti al servizio sia di interessi nazionali sia pensati per cooperare in modalità integrate internazionali e sovranazionali. Va ricordato però come questa spinta postmoderna riguardi soprattutto le marine dell'Europa occidentale, Nord America, Oceania e in parte in Asia orientale (Giappone, Sud Corea, Taiwan, Singapore), per cui l'integrazione sovranazionale in diversi tipi di organizzazioni (es. Nato, Cee/Ue, Onu) è stata più forte⁸. L'Italia sembrerebbe collocarsi appieno in questo alveo, con rilevanti effetti sulla definizione della sua politica di sicurezza marittima postbellica.

Un altro aspetto su cui vale la pena soffermarsi è la trasformazione della guerra sul mare che si è manifestata nel corso del XXI secolo. In particolare, facciamo riferimento a nuove forme di conflittualità che si collocano al di fuori della guerra convenzionale, dividendosi in forme al di sotto della soglia della violenza aperta (*grey zone operations*), oppure a cavallo della stessa (*hybrid warfare*), ma tali da non degenerare nello scontro aperto come convenzionalmente inteso. Gli storici hanno sottolineato che non si tratta di fenomeni nuovi, in quanto la "diplomazia delle cannoniere" ha costituito parte integrante del ruolo delle marine anche nella prima metà XX secolo⁹. Tuttavia, come hanno evidenziato gli studi in altri ambiti disciplinari, la coercizione marittima è strettamente collegata alla territorializzazione del mare. Infatti, dispute e conflitti marittimo-territoriali sono connessi all'impiego di forme di coercizione appartenenti alla *grey zone*, alla guerra ibrida e da forme di assertività demandate ad agenzie paramilitari o di polizia marittima (*paragunboat diplomacy*)¹⁰.

In combinazione con l'impatto delle altre trasformazioni del mare questo ha prodotto una ridefinizione della divisione dei ruoli tra le marine e le altre agenzie della sicurezza marittima (guardie costiere in primis) caratterizzato da una convergenza nello svolgimento di alcuni compiti di sicurezza (protezione dei confini, gestione delle nuove minacce postmoderne). Il portato di questo mutamento a livello istituzionale è anche una trasformazione caratterizzata da una ridefinizione della cultura istituzionale relativa alla sicurezza con una convergenza tra agenzie civili, forze di polizia e mondo militare¹¹. Si tratta, osservare-

⁷ Geoffrey Till, *Seapower. A guide for the 21st Century*, London, Routledge, 2009, pp. 6-19.

⁸ Ivi, pp. 2-3.

⁹ Williamson Murray, Peter R. Mansoor (eds.), *Hybrid Warfare: Fighting Complex Opponents from the Ancient World to the Present*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012; James Cable, *Gunboat diplomacy 1919-1979: Political applications of limited naval force*, Basingstoke, Macmillan, 1999.

¹⁰ James J. Goldrick, *Grey Zones Operations and the Maritime Domain*, Canberra, Australian Strategic policy institute, Barton, 2018; sono in debito con Francesco Zampieri per alcune osservazioni riguardo questa parte.

¹¹ Ian Bowers, Swee Lean Collin Koh, *Introduction*, in Id., *Grey and White Hulls, an International Analysis of the Navy Coast-Guard Nexus*, London, Palgrave MacMillan, 2019, pp. 2-13.

mo, di un aspetto rilevante anche per la storia del rapporto tra l'Italia, la sicurezza e il mare nel periodo contemporaneo, specie negli ultimi trent'anni con la configurazione del Paese come frontiera meridionale di uno spazio europeo sovranazionale integrato, in cui c'è una crescente sovrapposizione delle funzioni tra difesa militare e sicurezza civile, dove si trovano a operare in un contesto istituzionale frammentato dalle numerose organizzazioni di polizia/sicurezza con giurisdizione sul mare.

Un ultimo elemento che vale la pena di sottolineare è relativo alla trasformazione dei rapporti di forza internazionali e al loro effetto sulle marine. La fine della Seconda guerra mondiale, con il suo lascito di un sistema bipolare, e poi la fine della Guerra fredda con la sopravvivenza della sola superpotenza americana, hanno trasformato la natura della distribuzione del potere navale mondiale. Prima del 1939, l'Europa occidentale ospitava quattro (Regno Unito, Francia, Italia e Germania) delle sette grandi potenze navali (Usa, Giappone e Urss erano le altre). Dopo la guerra, la maggior parte delle marine di questi Paesi ha subito un forte ridimensionamento, frutto del minore ruolo internazionale dei rispettivi Paesi. In particolare, dopo la crisi di Suez (1956), l'Unione Sovietica è rimasta l'unica potenza navale europea capace di funzionare come potenza navale indipendente, mentre le marine dei Paesi dell'Europa occidentale integrate nella Nato hanno assunto una funzione essenzialmente regionale¹². Di conseguenza, le potenze europee, seppure con misure diverse, si sono trasformate in potenze navali di medie dimensioni, ovvero Stati la cui capacità di operare sul mare è autonoma solo in parte, rendendone necessaria l'integrazione in organizzazioni sovranazionali o la cooperazione con altri attori statali per il raggiungimento degli obiettivi di politica estera¹³.

Tale aspetto è importante in ambito storiografico, perché ci ricorda che il contesto postbellico indica possibili sguardi comparativi a cui attingere, anche alla luce del ritardo della storiografia nazionale, ma anche che il processo di postmodernizzazione della sicurezza marittima italiano è cominciato relativamente presto. Come sottolineano gli studi sulla politica estera repubblicana, dal 1947 il Paese ha dovuto rinunciare definitivamente alle aspirazioni di grande potenza per ricollocarsi nel ruolo di media potenza regionale con propaggini verso il Mediterraneo allargato, Medio Oriente e Africa, caratterizzando la sua politica estera per il sostegno al multilateralismo e alla cooperazione internazionale. In questa evoluzione, secondo gli studi sulla politica estera repubblicana, gli anni intorno al 1975 hanno rappresentato uno spartiacque. Prima di quella fase, l'Italia assunse una postura di stretta aderenza atlantica ed europea, successivamente caratterizzata dalla ricerca di un ruolo autonomo specie nella

¹² Lawrence Sondhaus, *Navies of Europe, 1815-2002*, London, Longman, 2002, p. 284.

¹³ Teorizzazione in J.R. Hill, *Maritime strategy for Medium Powers*, Annapolis, Naval Institute press, 1986, pp. 20-21.

regione mediterranea e mediorientale¹⁴. L'esistenza di una cesura di metà anni Settanta trova conferma negli studi di storia militare, ai quali necessariamente si deve riferire lo studio della storia navale e della storia della sicurezza marittima. Come noto, la storiografia sulla storia militare della Repubblica, pur in fase di espansione non ha ancora raggiunto l'ampiezza e profondità dei periodi precedenti. Gli studi hanno sottolineato la centralità della fase 1975-1985, caratterizzata dalle leggi promozionali della Difesa (la prima delle quali fu la legge navale del 1975), le quali spostarono il focus della politica militare sempre più verso l'area mediterranea. Tuttavia, va ricordato che gli studi italiani di storia militare sulla Guerra fredda e il periodo successivo risentono ancora di una forte limitazione quantitativa e qualitativa, imputabile a una diversità di fattori: debolezza della disciplina nell'ambito accademico; difficoltà di accesso alla documentazione; prevalenza della prospettiva offerta dalla documentazione internazionale (prevalentemente statunitense) rispetto a quella nazionale; settorializzazione e tecnicismo di alcuni studi¹⁵.

Fatte queste premesse paradigmatiche e metodologiche, nelle prossime pagine tenteremo un punto sugli studi e sulle possibili ipotesi interpretative relative al rapporto tra l'Italia repubblicana e il mare nell'ambito della difesa e della sicurezza. In linea col quadro che abbiamo evidenziato circa il cambiamento post-moderno del mare e della politica estera e di difesa repubblicane, la discussione sarà divisa in due tronconi cronologici, fissando lo spartiacque proprio al 1975. Oltre alla sua natura di spartiacque cronologico, esiste un altro motivo per fissare una separazione cronologica in quella fase: l'accesso alla documentazione archivistica italiana, chiusa per i cinquant'anni successivi alla sua produzione.

Studi e prospettive sulla difesa del mare nella Guerra fredda italiana (1943-1975)

Nel 2009, in un capitolo di sintesi sulla storia della marina italiana dal 1945 al presente, Alessio Patalano definiva la Marina militare come una istituzione in cerca di una sofferta identità, trovata nell'inserimento dell'Alleanza atlantica che servì da elemento propulsivo per una trasformazione qualitativa interna che

¹⁴ Antonio Varsori, *Dalla rinascita al declino. Storia internazionale dell'Italia repubblicana*, Bologna, il Mulino, 2021, Kindle ed., pos. 177, 12161-13889; utile ancora per la concettualizzazione della "media potenza" e il 1975 come spartiacque Carlo Maria Santoro, *La politica estera di una media potenza, L'Italia dall'unità a oggi*, Bologna, il Mulino, 1991, pp. 177-178.

¹⁵ Il quadro storiografico in Nicola Labanca, *La politica militare della Repubblica. Cornici e quadri*, in Id. (a cura di), *Le Armi della Repubblica, Dalla liberazione a oggi*, Torino, Utet, 2009, pp. 67-154; Id., *Nella guerra fredda e oltre*, in Id. (a cura di), *Guerre ed eserciti nell'età contemporanea*, Bologna, il Mulino, 2022, pp. 211-213, 241-242 (sugli anni Settanta come spartiacque) e la bibliografia ragionata, pp. 254-256.

avrebbe permesso, dopo gli anni Sessanta, di servire alla ripresa della capacità di proiezione navale del Paese¹⁶.

In generale, nell'era nucleare, il rischio di una perdita di identità e ruolo nella strategia nazionale riguardò tutte le marine. Anche la U.S. Navy rischiò il ridimensionamento a causa dell'impatto delle armi nucleari, almeno fino alla Guerra di Corea (1950-1953). Per le marine di medie dimensioni, la trasformazione fu dovuta soprattutto alla collocazione in forme integrative internazionali o sovranazionali. Un cambiamento che fu dovuto anche alla scelta statunitense di rafforzare le alleanze con i partner occidentali, attraverso la condivisione di tecnologia (in particolare nelle vitali aree di innovazione della missilistica, dell'elettronica e del nucleare) e addestramento. Tale scelta, avviata subito dopo il 1945, andava nella direzione della rinuncia a un passato di indipendenza strategica a favore di un futuro basato su alleanze¹⁷. Tali aspetti aprono naturalmente la questione di come le istituzioni ridefinirono la loro identità e strategia in questo nuovo contesto.

Uno sguardo comparativo mostra che la Marine Nationale francese intraprese un percorso intermedio in questa tensione tra autonomia e integrazione. Dopo il collasso subito nella Seconda guerra mondiale, il rinnovamento tecnologico e la condivisione dell'esperienza anglo-americana in ambito Nato cambiarono la dottrina e lo sviluppo dell'istituzione nell'era nucleare. Il risultato fu una tentata trasformazione della Marine Nationale in uno strumento al servizio della politica estera globale francese, da cui derivò la centralità dei gruppi di portaerei, necessari per una presenza prolungata negli oceani. I risultati furono meno brillanti delle aspettative, a causa dei limiti finanziari del Paese, ma di fatto la Marine Nationale riuscì a definire una politica navale autonoma, seppure nell'ambito del quadro strategico dell'Alleanza atlantica¹⁸. Dopo il 1945, la marina giapponese attinse alla tradizione imperiale per mantenere una continuità identitaria, ma al tempo stesso fece tesoro delle lezioni della guerra spostando il focus del suo sviluppo sulla difesa delle comunicazioni e sullo stretto legame con gli Stati Uniti. Entrambi gli elementi erano al servizio del nuovo ruolo del Giappone come potenza economica dipendente dal commercio marittimo¹⁹. Viceversa, dopo aver mirato a essere lo strumento principale al servizio delle ambizioni globali tedesche nell'epoca delle guerre mondiali, nell'era nucleare la Bundesmarine divenne la più piccola delle forze armate del-

¹⁶ Alessio Patalano, *Dal Garibaldi al Cavour. Il potere marittimo italiano*, in N. Labanca (a cura di), *Le Armi della Repubblica*, cit., pp. 229-245, p. 243.

¹⁷ Corbin Williamson, *The U.S. Navy and its cold war alliances, 1945-1953*, Lawrence, University Press of Kansas, 2020, p. 262. Un quadro dell'evoluzione tecnologica delle marine in Norman Friedman, *Navies in the Nuclear Age*, London, Conway, 1993.

¹⁸ Hugues Canuel, *The Fall and Rise of French Sea power, France's Quest for an Independent Naval Policy, 1940-1963*, Annapolis, Naval institute press, 2021.

¹⁹ Alessio Patalano, *Post-war Japan as a Sea Power, Imperial Legacy, Wartime Experience and the Making of a Navy*, London, Bloomsbury, 2005, in particolare, pp. 148-149, 152.

la Repubblica federale. Nel primo trentennio della Guerra fredda crebbe come forza quasi totalmente integrata e modernizzata tecnologicamente nell'ambito Nato, diretta a una dimensione di proiezione locale difensiva, prevalentemente verso il Baltico²⁰. Gli studi in questione collocano il termine di questa fase ricostruttiva proprio a cavallo del decennio 1965-1975, rispettando la cesura che abbiamo indicato anche per l'Italia.

Il modello italiano sembrerebbe condividere alcune delle caratteristiche dei casi in questione. Tuttavia, nel provare a definire alcune linee interpretative, bisogna considerare da quale modello del rapporto tra l'elemento navale-militare e il sistema marittimo del Paese veniva l'Italia repubblicana.

Gli studi sulla storia marittima del periodo liberale e fascista hanno evidenziato come a fronte di una generale debolezza dei settori della navigazione, dell'industria pesante e della cantieristica, sin dal tardo Ottocento si affermò un paradigma per cui lo Stato intervenne subordinando il funzionamento e la sopravvivenza di questi settori alle logiche di potenza del Paese²¹. Di conseguenza, la Regia marina e la sua capacità di proiezione divennero uno strumento necessario al servizio della presenza italiana all'estero, nella speranza di aprire spazi commerciali e coloniali, oltre che strumento per la difesa marittima del Paese nel Mediterraneo²². L'apice di questo modello si ebbe tra le due guerre. L'Italia divenne il secondo esportatore di armamenti navali al mondo, mentre l'appoggio in forma di aiuti e sovvenzioni alla navigazione per motivi di prestigio proseguì²³.

La flotta della Regia marina crebbe fino a essere la quarta per numero di unità e quinta per tonnellaggio alla vigilia della Seconda guerra mondiale. Specialmente negli anni del fascismo la politica navale fu diretta a presentare lo strumento militare come chiave di volta per ottenere una libertà oceanica che al Paese mancava²⁴. Il regime, però, a causa dei problemi più generali del malfunzionamento della sua politica militare, non riuscì a coniugare questa percepita necessità strategica con la politica navale che sviluppò²⁵. Il fallimento divenne manifesto nella Seconda guerra mondiale, quando l'Italia fascista rimase

²⁰ Johanness Berthold Sander Nagashima, *Die Bundesmarine 1950 bis 1972, Konzeption und Aufbau*, München, Oldenbourg, 2006.

²¹ Tra le ricostruzioni che specificano meglio la questione, Ludovica De Courten, *La Marina mercantile italiana nella politica di espansione, 1860-1914: industria, finanza e trasporti marittimi*, Roma, Bulzoni, 1989; Giulio Mellinato, *L'Adriatico conteso. Commercio, politica e affari tra Italia e Austria-Ungheria (1882-1914)*, Milano, FrancoAngeli, 2018; sulla cantieristica, Paolo Fragiaco, *L'industria come continuazione della politica. La cantieristica italiana 1861-2011*, Milano, FrancoAngeli, 2011, in particolare le pp. 18-20, 38-40, 54-64, 83-85, 91-94, 101-104.

²² Mariano Gabriele, *Il potere marittimo italiano, 1861-1915*, Roma, Usmm, 2017, pp. 39-40.

²³ Si veda Andrea Filippo Saba, *L'imperialismo opportunistico. Politica estera e industria degli armamenti (1919-1941)*, Napoli, Esi, 2001; Roberto Giulianelli, *Ship financing in Italy in the first half of the twentieth century*, "International Journal of maritime history", 2016, n. 2, pp. 335-355.

²⁴ P. Frascani, *Il mare*, cit., pp. 126-128.

²⁵ Ci permettiamo di rimandare a Fabio De Ninno, *Fascisti sul mare. La Marina e gli ammiragli di Mussolini*, Roma-Bari, Laterza, 2017.

prigioniera nel Mediterraneo. Al di là della sconfitta della Marina e della distruzione della marina mercantile, avvenute tra il 1940 e il 1943, l'elemento centrale che ci preme sottolineare è come quegli avvenimenti segnassero la fine di un ciclo del potere marittimo italiano. Infatti, con il crollo dei progetti marittimi fascisti furono espressi i limiti più complessivi di un esercizio della potenza navale legato a un modello continentale-territoriale volto all'acquisizione di spazi oltremare piuttosto che alla crescita della presenza commerciale tipica espressa dagli Stati marittimi²⁶.

In tal senso, il Trattato di pace del 1947 e la conseguente fine della "grande marina" del periodo 1861-1943 ridisegnarono la relazione tra l'economia marittima nazionale e l'elemento navale, costituendo una sorta di anno zero. Infatti, i trattati ridimensionando l'istituzione fecero lo stesso col peso del complesso militare-industriale, influenzando sui successivi sviluppi dell'economia del mare repubblicana, la quale imbracciò un percorso caratterizzato da un pesante intervento pubblico in continuità col passato, attraverso l'Iri, ma diretto prevalentemente verso il mondo marittimo civile²⁷. Segno evidente di questo fu il sostanziale crollo, fino agli anni Settanta, delle esportazioni di navi militari italiane rispetto al periodo precedente, costituito prevalentemente da naviglio specializzato di piccole dimensioni²⁸.

Il mondo della difesa e della sicurezza marittima repubblicana si configura quindi ipoteticamente in rottura rispetto al periodo precedente. Precisiamo che nella prima fase (1945-1975), per quanto ci è dato sapere, l'apporto alla sicurezza marittima di altri attori, in particolare delle polizie marittime, non fu rilevante. In parte questo è dovuto alla mancanza di studi, ma anche al fatto che, come vedremo, la trasformazione della Guardia costiera in una forza di sicurezza dei confini marittimi con capacità operative autonome d'altura sarebbe cominciata solo verso la fine della Guerra fredda, mentre in questa fase alla Guardia di finanza spettava solo il controllo doganale marittimo. In ogni caso, la giurisdizione statale fu estesa, dopo la Convenzione di Ginevra del 1958, solo alle 12 miglia nautiche delle acque contigue²⁹.

²⁶ Colin S. Gray, *The leverage of sea power. The strategic Advantage of Navies in War*, New York, Free Press, 1992, pp. 6-8; Jack S. Levy, William R. Thompson, *Balancing on Land and at Sea. Do States Ally against the Leading Global Power?*, "International Security", 2020, n. 1, p. 18; Bruce A. Elleman, *Principles of Maritime Powers*, Boston, Rowman&Littlefield, 2022, pp. xi-xviii (Introduzione di Sarah C.M. Paine) e pp. 127-136.

²⁷ P. Fragiaco, *L'industria come continuazione*, cit., p. 109; Giulio Mellinato, *Lo stato navigatore. Finmare tra servizio pubblico e business (1944-1999)*, pp. 433, 437-440; Roberto Giulianelli, *La navalmeccanica dalla protezione alla competizione (1945-2002)*, pp. 392-393, entrambi in Franco Russolillo (a cura di), *Storia dell'Iri*, vol. V, *Un gruppo singolare. Settori, bilanci, presenza nell'economia italiana*, Roma-Bari, Laterza, 2015.

²⁸ Erminio Bagnasco, Achille Rastelli, *Le costruzioni navali italiane per l'estero*, Roma, Rivista Marittima, 1991, pp. 81-89.

²⁹ S. Bertolucci, *Il problema del mare territoriale*, "Rivista Marittima", 1959, n. 4, aprile, pp. 53-67.

Un primo problema storiografico è la mancanza di opere complessive centrate sulla Guerra fredda marittima italiana. La principale sintesi di storia navale nazionale, quella di Giorgio Giorgerini, datata ormai 1989, offre alcuni spunti importanti sebbene si fermi agli anni Ottanta. Anzitutto, Giorgerini offre una periodizzazione che divide la storia istituzionale in tre grandi tronconi: 1943-1945, la Marina sconfitta; 1945-1961, la ricostruzione; dal 1961 al 1988, verso il Mediterraneo e oltre con chiusura al momento dell'intervento del 20° gruppo navale nel Golfo Persico (1988), ma focalizzazione sulla cesura della legge navale del 1975. Questa sintesi identifica l'importanza dell'inserimento della Marina nell'alveo Nato, quindi in uno dei caratteri chiave dell'internazionalizzazione postmoderna delle marine. Tuttavia, il volume nel suo sviluppo si presenta essenzialmente come una storia d'ambiente che si rifà ad alcuni dei temi classici della pubblicistica e della memorialistica vicine all'istituzione. Il primo è l'armistizio dell'8 settembre 1943 come prova della solidità della Marina raccolta intorno agli ordini dell'alto comando senza sfasciarsi, ritenendo questo la prova del distacco rispetto al regime fascista. Segue il Trattato di pace come momento punitivo. Poi la fase della costruzione di una "marina atlantica" dopo l'adesione alla Nato. Gli anni Sessanta dominati dalle ambizioni nucleari, come conseguenza della ricerca di un rafforzamento del ruolo italiano nell'alleanza, riconosciuto dalla concessione nel 1967 del comando delle forze navali dell'alleanza nel Mediterraneo all'Italia. Infine, la legge navale come momento "salvifico" che ha delineato il nuovo ruolo del Paese nel Mediterraneo e contribuito alla ristrutturazione del sistema industriale marittimo nazionale³⁰.

Sebbene sia indubbio il valore del lavoro sotto il profilo informativo, la storia di Giorgerini resta una narrazione fortemente simpatetica, per esempio schierandosi apertamente nella discussione dei problemi interforze, riprendendo sostanzialmente il punto di vista del vertice navale, piuttosto che nello svolgere un'analisi critica della questione. La classe politica inoltre è generalmente presentata come incapace di comprendere i problemi della difesa marittima, attribuendo in maniera discutibile a questo problema le difficoltà dell'istituzione, piuttosto che ai complessi fattori interni ed esterni che influivano sulla politica di difesa nazionale.

A cominciare dalla letteratura sulle vicende dell'armistizio in senso stretto³¹, questo limite è riscontrabile più generalmente nella pubblicistica esistente

³⁰ Giorgio Giorgerini, *Da Matapan al Golfo Persico. La marina militare italiana dal fascismo alla Repubblica*, Milano, Mondadori, 1989, pp. 582-672; simile l'impostazione in altre sintesi d'ambiente più recenti, Renato Battista La Racine, Franco Prosperini, *La marina militare 1861-1991. Compendio di 130 anni di vita*, Roma, Usmm, 2007, pp. 97-128; Patrizio Rapalino, *Dalle Alpi all'alto mare. Il ruolo della Marina militare nella tutela degli interessi nazionali (1861-1943)*, Vicenza, in Edibus, 2014, pp. 271-325.

³¹ Rimandiamo a Patrizio Rapalino, Giuseppe Schivardi, *Tutti a bordo! I marinai d'Italia l'8 settembre 1943. Tra etica e ragion di Stato*, Milano, Mursia, 2006; Concetta Ricottilli, *La marina militare attraverso l'8 settembre. Il senso dell'onore tra dimensione storica e dimensione re-*

te sul periodo 1943-1975. Per esempio, a oggi, la ricostruzione più approfondita delle vicende del 1943-1946 è quella fornita dalle memorie dell'allora ministro della Marina, ammiraglio Raffaele De Courten. Le memorie mirano a illustrare la compattezza dell'istituzione tra armistizio e il referendum del 2 giugno 1946, in maniera funzionale al mantenimento di una identità istituzionale nella crisi del Paese, proponendo l'immagine di una Marina raccolta intorno alla monarchia come punto di riferimento. Tuttavia, già il curatore delle stesse, Mariano Gabriele, aveva avvertito dei limiti posti dall'autorappresentazione fornita dal ministro³². A riguardo la ricerca storica ha contestato la prospettiva dell'8 settembre come momento unificante, evidenziando come dall'armistizio in poi a rendere compatta l'istituzione fu più la sua struttura organizzativa, mentre negli eventi successivi la postura di De Courten fu in realtà quella di una pretesa apoliticità³³. Questo aspetto rimanda al peso che hanno le memorie dei protagonisti delle vicende navali italiane di quegli anni e ai limiti che la memorialistica pone sotto il profilo metodologico-storico. Più vicino a una tradizionale storia diplomatica è invece il lavoro di Giovanni Bernardi sul rapporto tra l'istituzione e le relazioni con le potenze vincitrici tra l'armistizio e il Trattato di pace³⁴.

Spostandoci nel periodo successivo, gli anni Cinquanta e Sessanta, le ricostruzioni che abbiamo sulle vicende e i problemi complessivi della Marina assumono sempre una connotazione interpretativa similmente auto-rappresentativa, essendo il prodotto di memorie o di pamphlet d'epoca³⁵. Meglio sviluppata appare l'analisi dei mezzi, che si estende anche al periodo successivo al 1975, ma essa appare limitata sotto il profilo del collegamento tra sviluppo degli assetti e politica militare³⁶. Uno sguardo evenemenziale esiste sulla diplomazia navale fino agli anni Cinquanta, attraverso il racconto delle crociere della Marina militare, riprese anche allo scopo di valorizzare l'immagine del Paese dan-

torica, Padova, Il poligrafo, 2007. La storia evenemenziale di quegli eventi invece è in Francesco Mattesini, *La Marina e l'8 settembre*, Roma, Usmm, 1993.

³² Usmm, *Le memorie dell'ammiraglio De Courten*, Usmm, Roma, 1995, in particolare le pp. 15-16, 53, 62, 258, 595-597, si veda per l'invito di Gabriele alla critica costruttiva la nota 109 a pp. 65-66.

³³ Elena Aga Rossi, *Una nazione allo sbando. 8 settembre 1943*, Bologna, il Mulino, 2006, p. 122, per il secondo punto si veda Andrea Argenio, *Le uniformi della Repubblica: Esercito, armamenti e politica in Italia (1945-1949)*, Roma, Viella, 2021, p. 55.

³⁴ Giovanni Bernardi, *La marina gli armistizi e il trattato di pace*, Roma, Usmm, 1976.

³⁵ Si veda il volume del capo di stato maggiore dell'epoca Virgilio Spigai, *Il problema navale italiano*, Livorno, Vito Bianco, 1963; Gino Birindelli, *Vita da marinaio*, Livorno, Vito Bianco, 1991.

³⁶ Giorgio Giorgerini, Alberto Nani, *Gli incrociatori italiani 1861-1975*, Roma, Usmm, 1975; Id., *Almanacco storico delle navi militari italiane. La marina e le sue navi dal 1861 al 1995*, Roma, Usmm, 1996; Michele Cosentino, *La Marina militare italiana dal 1945 al 1975*, Roma, Rivista marittima, 1996; Michele Cosentino, Maurizio Brescia, *La Marina Militare italiana 1945-2015*, 3 fascicoli, Genova, Edizioni storia militare, 2014-2015; Michele Cosentino, *La Marina Militare durante la guerra fredda*, Roma, Usmm, 2023.

neggiato dalla guerra³⁷. Maggiore profondità è anche riscontrabile in lavori più recenti che analizzano questioni più specifiche, come le ambizioni nucleari della Marina, mostrando l'importanza del trasferimento tecnologico statunitense, ma anche la capacità di sviluppare soluzioni tecniche originali, come illustrato dalle vicende dell'incrociatore lanciamissili Garibaldi³⁸. In tal senso, Marco Di Giovanni ha sottolineato come la sconfitta abbia imposto un momento di riflessione favorito dal contatto con gli ex nemici, enfatizzando nel corpo ufficiali la necessità di avviare una rapida modernizzazione tecnologica, in quei settori, come l'elettronica o il nucleare, dove il ritardo italiano era stato più evidente. Da questo anche la necessità di aggiornare la preparazione degli ufficiali, modernizzando, negli anni Cinquanta e Sessanta, i programmi dell'Accademia navale di Livorno, rafforzando nuove competenze come l'analisi dei dati, la ricerca operativa, attraverso uno stretto contatto con le altre marine Nato. Tuttavia, sebbene la Marina dimostrasse maggiore apertura rispetto all'Esercito, il suo collegamento con la ricerca scientifica restava limitato agli ambiti operativi specifici di riferimento, lasciando la ricerca *capital-intensive* agli imponenti mezzi a disposizione degli Stati Uniti³⁹.

Numerose e meglio articolate sono anche le pubblicazioni dove sono raccolti i tratti essenziali del pensiero strategico della Marina. Tali lavori effettivamente sottolineano la presa di una coscienza della perdita di un'autonomia nazionale e di una necessaria integrazione atlantica-europea, dato che un eventuale conflitto tra i blocchi avrebbe necessariamente coinvolto l'Italia. Da questo la necessità di riconfigurare la strategia navale del Paese, pensando alla difesa marittima allineata alla strategia generale della Nato, ma pensando anche al costante recupero di parte dello status di potenza regionale perduto⁴⁰. Pur non sviluppati nell'ambito del paradigma postmoderno che abbiamo indicato, anche perché precedenti alla sua maturazione negli studi internazionali, i lavori sul pensiero strategico sembrano coscienza di alcuni dei tratti di questa evoluzione: centralità dell'integrazione sovranazionale della sicurezza e importanza della dife-

³⁷ Usmm, *Storia delle campagne oceaniche della Regia Marina*, vol. IV, Roma, Usmm, 1993, pp. 564-595; Usmm, *Giro del mondo dell'incrociatore Raimondo Montecuccoli, 1956-1957*, Roma, Usmm, 2007.

³⁸ Vincenzo Meleca, *Il potere nucleare della marina italiana*, "Bollettino d'archivio Usmm", numero unico 2017, pp. 65-103; da integrare con l'analisi sui rapporti nucleari militari tra Italia e Stati Uniti contenuto in Leopoldo Nuti, *La sfida nucleare. La politica estera italiana e le armi atomiche 1945-1991*, Bologna, il Mulino, 2007, pp. 82-334.

³⁹ Marco Di Giovanni, *Ufficiali "comandanti" o tecnocrati? La formazione dei quadri nella marina militare italiana nel secondo dopoguerra. Tradizioni culturali, scienza e management nell'età della guerra tecnologica, appunti e ipotesi di ricerca*, "Mèlanges de l'ècole française de Rome", tome 115, n. 2, 2003, Roma 2003, pp. 595-623.

⁴⁰ Giorgio Giorgerini, Riccardo Nassigh, *Il pensiero navale italiano dal dopoguerra a oggi*, 3 voll., Roma, Usmm, 1997; ma anche le analisi di Ezio Ferrante, *Il pensiero strategico navale in Italia*, Roma, Rivista Marittima, 1988, pp. 77-81; Luigi Donolo, *Storia della dottrina navale italiana*, Roma, Usmm, 1996, pp. 399-409.

sa delle comunicazioni nazionali indipendentemente della marina mercantile. Forti limiti di questi studi sono comunque un accesso relativamente limitato alle fonti primarie italiane del periodo.

Una ricerca che rappresenta un'evoluzione rispetto a questo panorama è l'analisi di Francesco Zampieri delle vicende relative alla legge navale del 1975. Basata su uno scavo archivistico nelle fonti della Marina e delle carte private del capo di stato maggiore dell'epoca, Gino De Giorgi, l'analisi di Zampieri ha il merito di tentare un'inquadramento complessivo di quello che fu il principale strumento di rinnovamento della Marina nell'epoca della Distensione e degli accordi di Helsinki (1975). Un cambiamento incardinato nell'elaborazione di un nuovo concetto strategico marittimo espresso nel "Libro bianco" del 1973 che portò alla ricerca di nuove capacità da parte delle forze armate verso sud e di proiezione anche fuori dal Mediterraneo, definendo alcune caratteristiche di lungo periodo del loro sviluppo⁴¹. Viene evidenziato così un nuovo ruolo, anche autonomo, ricercato dall'istituzione, anche in virtù dei cambiamenti in corso nel Mediterraneo, a cominciare dalla maggiore presenza sovietica, ma anche dall'attivismo degli Stati della sponda meridionale, specie in virtù dei processi di territorializzazione del mare acceleratisi negli anni Sessanta-Settanta con numerosi accordi bilaterali tra l'Italia e i Paesi vicini per la definizione delle Zone economiche esclusive⁴². Altro aspetto rilevante è l'importanza della legge nel gettare le basi di uno sviluppo successivo che avrebbe portato a cercare uno spazio d'azione fuori dal Mediterraneo centrale. Un tema presentato in connessione a questioni più ampie, come la crisi energetica cominciata nel 1973, il nuovo peso del Medio Oriente e di Suez nell'economia italiana, oltre che l'affermarsi dell'influenza e presenza navale sovietiche nel Mediterraneo⁴³. Zampieri mette in risalto l'importanza della trasformazione del Mediterraneo negli anni Sessanta e Settanta soprattutto a causa del processo di territorializzazione marittima come elemento propulsore della legge navale⁴⁴. Infine, evidenzia lo sviluppo di una strategia di comunicazione da parte dell'istituzione per illustrare al mondo politico e all'opinione pubblica le trasformazioni in atto sul mare e necessarie per lo sviluppo di una politica navale in risposta a questi mutamenti⁴⁵.

⁴¹ N. Labanca, *Nella guerra fredda e oltre*, cit., pp. 241-242.

⁴² Jugoslavia (1968); Tunisia (1971); Spagna (1974); Grecia (1977), un quadro dell'evoluzione fino ai giorni nostri in Fabio Caffio, *L'Italia e gli Spazi marittimi. Risorse e dispute nel Mediterraneo. La posizione italiana*, in Matteo Bressan et al. (a cura di), *Geopolitica del mare*, Milano, Mursia, 2018, pp. 81-118.

⁴³ Quadri di queste trasformazioni per il punto di vista diplomatico in Elena Calandri, Daniele Caviglia, Antonio Varsori, *Détente in Cold War Europe. Politics and diplomacy in the Mediterranean and the Middle East*, London, Bloomsbury, 2016. Manca però un'attenzione al problema della territorializzazione marittima.

⁴⁴ Francesco Zampieri, *1975 la Marina rinasce. La legge navale del 1975*, Vicenza, in Edibus, 2014, pp. 133-202.

⁴⁵ Ivi, pp. 203-220, 231-262.

La ricerca sul periodo 1943-1975 quindi ci offre vari elementi per iscrivere la vicenda della Marina militare nel paradigma postmoderno. Tuttavia, perché si possa passare a un profilo interpretativo complessivo occorrerà necessariamente estendere gli studi. In particolare, bisognerà analizzare come i processi di definizione della politica navale siano stati influenzati dalla relazione tra la Nato, i singoli alleati principali nel Mediterraneo (Francia e Regno Unito), la percezione italiana della minaccia esterna sovietica e degli Stati della sponda Sud. Fondamentale sarà anche lo studio del rapporto con le altre forze armate, specie in considerazione dell'avvenuta unificazione dei dicasteri militari nel 1947 e l'accelerata integrazione amministrativa degli anni Sessanta. Infine, importante sarà comprendere il ruolo del trasferimento di conoscenze tecnologiche e dottrinarie tra la Marina militare e gli alleati. Solo con una analisi che metta a sistema questi elementi si potrà comprendere pienamente come la transizione del rapporto tra difesa, sicurezza e mare nella prima fase dell'Italia repubblicana sia cambiata. Scopo dovrebbe essere evidenziare se e come i cambiamenti degli anni Settanta furono il frutto di una presa di coscienza complessiva della classe dirigente nazionale relativamente alle possibilità offerte da un Mediterraneo in rapido mutamento.

A monte restano aperti anche altri filoni di ricerca che servirebbero ad allargare il nostro sguardo sulle istituzioni della sicurezza. Particolarmente rilevante è il problema della storia sociale, ferma per l'ambito navale al periodo liberale⁴⁶, fatto salvo anche in questo caso storie d'ambiente, ormai datate, ricerche contestuali di natura sociologica sull'istituzione⁴⁷ e racconti di esperienze della vita in Marina⁴⁸. Eppure, si tratta di un filone storiografico il cui sviluppo è reso urgente dagli importanti cambiamenti nel reclutamento, a cominciare dalla riforma della leva del 1964, che superò il precedente sistema delle "genti di mare" estendendo il bacino di reclutamento della Marina. Al tempo stesso un altro tema chiave è quello della provenienza del personale navale, con la netta predominanza del Mezzogiorno nei reclutamenti degli ufficiali e sottufficiali consolidatasi già a metà degli anni Ottanta⁴⁹. Un aspetto la cui

⁴⁶ Nicola Labanca, *Uniformi sul mare. Note sul reclutamento della Marina militare nell'Italia liberale*, in Paolo Frascani (a cura di), *A vela e a vapore. Economia, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma, Donzelli, 2001, pp. 215-246; Francesco Zampieri, *Marinai con le stellette. Storia sociale della regia Marina nell'Italia liberale (1861-1914)*, Roma, Aracne, 2008.

⁴⁷ Per il primo caso si veda Gino Galuppini, *L'Accademia navale di Livorno 1881-1981*, Roma, Usmm, 1981; Id., *Le scuole sottufficiali della marina militare*, Roma, Usmm, 1996; un esempio del secondo in Gian Carlo Fortunato, *Un'indagine sociologica sugli allievi dell'Accademia Navale di Livorno*, "Rivista marittima", 1970, n. 1, pp. 57-70; più recentemente, Marco Mascellani, Maurizio Licciardello, *Fischia immersione! Vita quotidiana a bordo dei sommergibili classe Toti*, Roma, Laurus, 2020.

⁴⁸ Gianfranco Bacchi, *Il punto più alto. Sulla rotta di un sogno al comando dell'Amerigo Vespucci*, Genova, Edizioni cinque terre, 2021.

⁴⁹ Fabrizio Battistelli, *Soldati. sociologia dei militari italiani nell'era del peace-keeping*, Milano, FrancoAngeli, 1996, pp. 68-70.

analisi servirebbe anche a inserire lo sviluppo dell'istituzione navale nel quadro del cambiamento delle istituzioni statali, dove, a partire dagli anni Sessanta, si registrarono, anche nei ruoli intermedi e apicali, processi di rapida "meridionalizzazione"⁵⁰.

L'era della "proiettività": alcune questioni (1975-2014)

Superato il 1975, gli studi esistenti si iscrivono maggiormente nel filone delle ricerche sulla sicurezza internazionale e il potere marittimo contemporaneo. Naturalmente le questioni sono raccolte intorno ai nodi chiave della fine della Guerra fredda (1989-1991), dell'accelerazione dell'integrazione europea (segnata dalla nascita dell'Unione europea nel 1993) e delle nuove minacce sul mare, diversificatesi in particolare dopo l'11 settembre 2001. Le osservazioni che faremo si arrestano al 2014, anno dell'avvio di un "Programma navale per la tutela della capacità marittima della difesa" che ha lanciato una terza trasformazione della Marina, seguito da un nuovo "Libro bianco della difesa" (2015) che secondo alcune analisi contestuali rimarcherebbe l'inizio di un processo di rifocalizzazione verso l'area euro-mediterranea, con una maggiore coerenza strategica⁵¹. Un aspetto che nella politica navale italiana degli anni successivi ha trovato conferma, a patto di considerare il Mediterraneo come un'area marittima allargata, le cui propaggini necessariamente richiedono la capacità di operare e cooperare con altre marine negli spazi oceanici contigui all'area di preminente interesse nazionale⁵².

In tale contesto, lo scopo di questa parte della nostra discussione sarà delineare possibili questioni meritevoli di approfondimento storiografico, sempre alla luce del paradigma postmoderno del potere marittimo. Bisogna premettere che per l'analisi storica di questa fase il panorama delle fonti primarie resta viziato dalla chiusura degli archivi, rendendo preponderante la documentazione ufficiale o quelle fonti che sono espressione degli attori protagonisti dei fenomeni che abbiamo descritto, come testimonianze dirette e interviste, che lasciano prevalere uno sguardo spesso auto-rappresentativo ed evenemenziale piuttosto che storiografico-interpretativo del rapporto tra la Repubblica e la sicurezza marittima.

Per comprendere il quadro in cui si muovono le trasformazioni dagli anni Settanta in poi, sarà utile dal punto di vista evenemenziale richiamare alcu-

⁵⁰ Guido Melis, *Storia dell'amministrazione italiana, 1861-1993*, Bologna, il Mulino, 1996, pp. 477-480.

⁵¹ Ministero della Difesa, *Libro bianco per la sicurezza internazionale e la difesa*, Luglio 2015; si vedano le considerazioni in Andrea Gilli, Alessandro R. Ungaro, Alessandro Marrone, *The Italian White Paper for International Security and Defence*, "The Rusi Journal", 2015, n. 6, pp. 34-41.

⁵² Ci permettiamo di rimandare alle provvisorie osservazioni di Fabio De Ninno, *La marina e le guerre per mare*, in N. Labanca, *Guerre ed eserciti*, cit., pp. 334-335.

ni fattori manifestatisi nel rapporto tra il Paese e la sicurezza marittima. Infatti, le conseguenze di lungo termine della trasformazione “proiettiva”, cominciata nel 1975, possono essere indicate in tre questioni chiave: 1) l’acquisizione di una aviazione navale autonoma (1989) centrata intorno a portaerei leggere (Garibaldi 1985; Cavour 2009); 2) una maggiore capacità offensiva delle navi e l’allargamento del raggio di azione per servire in operazioni “fuori area”; 3) la costruzione di una componente anfibia in grado di operare anche lontano dalle acque del Mediterraneo. In sostanza, dagli anni Ottanta, è nato uno strumento navale maggiormente in grado di “prendere il largo verso l’oceano”, considerando quest’ultimo una propaggine del Mediterraneo allargato⁵³.

C’è anche un quarto aspetto extra-istituzionale che va considerato ed è il mutamento dell’industria marittima nazionale avvenuto dopo gli anni Settanta. La legge navale ebbe il dichiarato scopo anche di sostenere un’industria, in larga parte controllata dallo Stato, messa in crisi dalla sua arretratezza tecnica e dalla concorrenza straniera, soprattutto giapponese. Da fine anni Settanta, ne è conseguita una ripresa delle esportazioni di armamenti navali nazionali, diventati uno dei pochi ambiti di successo nel settore cantieristico pubblico, seppure attraverso un travagliato percorso di concentrazione produttiva localizzata intorno ai poli ligure e triestino⁵⁴. Fincantieri, la holding pubblica che ha controllato dal 1959 una parte rilevante del settore, deve alla costruzione di navi da guerra una buona parte del suo successo, anche grazie alla domanda della Marina militare⁵⁵. Questo mutamento è il segno di una specializzazione produttiva che ha completato il processo italiano di dissociazione tra grandezza dimensionale del comparto marittimo e potenza navale, favorendo invece una specializzazione del primo, più adatta alle trasformazioni del mondo marittimo globalizzato.

Le mutate capacità dell’istituzione comunque sono state poste al servizio di una classe politica che, con il superamento della Guerra fredda e di una politica militare legata soprattutto alla difesa del territorio (aspetti evidenti nel “Libro bianco” del 1985), ha allargato l’impiego dello strumento militare fuori dall’Italia, in un contesto caratterizzato da una sempre maggiore cooperazione internazionale nell’ambito delle operazioni militari e dalla partecipazione anche in *military operations other than war*. Nel caso specifico della Marina questo ha spinto anche allo sviluppo di navi la cui funzione è stata definita *dual-use*, proprio per servire in contesti di emergenza umanitaria⁵⁶. Un altro aspetto

⁵³ P. Rapalino, *Dalle Alpi all’alto mare*, cit., pp. 326-336, cit. p. 335.

⁵⁴ P. Fragiaco, *L’industria come continuazione della politica*, cit., pp. 243, 245, 247, 266, 289, 319; R. Giulianelli, *La Navalmeccanica*, cit., p. 416.

⁵⁵ Le vicende sono descritte in Roberto Galisi, *Dai salvataggi alla competizione globale. La Fincantieri dal 1959 al 2009*, Milano, FrancoAngeli, 2011, pp. 117-118, 131, 137-138, 152.

⁵⁶ Un quadro sintetico del coinvolgimento italiano in operazioni internazionali in Fatima Farina, *Operazioni internazionali e trasformazione militare*, in N. Labanca, *Guerre ed eserciti*, cit., pp. 424-449. Tra le missioni della Marina in questa fase ricordiamo: soccorso ai Boat Peo-

da considerare è che, a partire dagli anni Duemila, è stato necessario avviare una nuova fase di ammodernamento tecnologico. A tali questioni si connette la gestione di un processo di accelerata professionalizzazione delle forze armate, dovuto anche alla sospensione della leva (2005) e all'introduzione del servizio militare volontario femminile (1999)⁵⁷.

In tale ambito, alcune criticità di lungo periodo dell'apparato militare nazionale hanno avuto riflesso anche sulla Marina. Dal 1997, i poteri del capo di stato maggiore della Difesa sono stati rafforzati proprio per rimuovere la separazione tra le tre forze armate ereditata dal periodo bipolare. Tuttavia, anche a causa della relativa scarsità di risorse finanziarie, gli studi hanno sottolineato la persistenza di rivalità istituzionali (si pensi alla vicenda dei jet F-35 nell'ultimo decennio). Al tempo stesso, le forze armate italiane hanno mostrato una considerevole proiezione, dovuta anche alle capacità logistiche navali acquisite dopo gli anni Settanta e alla presenza di una forza aeronavale indipendente. Un esempio significativo per la Marina è stata la partecipazione all'operazione "Enduring Freedom" in Afghanistan, in cui le forze talebane furono colpite con attacchi aerei lanciati dalla portaerei Garibaldi. Possibilità analoghe all'epoca furono mostrate solo dalle forze statunitensi e francesi. Analoga importanza, come manifestazioni delle capacità di rapida reazione e proiezione logistica, hanno avuto il coinvolgimento in Libano nel 2006 e nell'operazione "Odyssey Dawn" in Libia (2011), in quest'ultima le forze navali italiane assicurarono l'evacuazione dei civili e il mantenimento dell'embargo imposto al regime di Gheddafi. In generale, alla luce di una trasformazione e di una dottrina militare nazionale che hanno sottolineato sempre di più il ruolo speditario delle forze armate, le analisi contemporanee affermano che la Marina ha risposto bene anche in chiave comparativa con le più ricche istituzioni francesi e britanniche, nonostante crescenti difficoltà dei bilanci militari dopo la crisi del 2008⁵⁸.

Il successo della "proiettabilità" sembra aver prodotto anche una frattura nella cultura strategica delle forze armate, con l'Esercito che ha mirato a proporsi davanti all'opinione pubblica come "forza di pace", mentre proprio le due istituzioni con maggiore capacità di proiezione (Aeronautica e Marina) restano centrate maggiormente sulle tradizionali funzioni di guerra⁵⁹. Questo aspetto

ple del Vietnam (1979); Libano (1982); Sinai (1982); Golfo Persico (1987-1988); Prima guerra del Golfo (1991); Somalia (1993); Albania (1997); Kosovo (1998); Timor Est (1999); Seconda guerra del Golfo (2003-2006); Libano (2006-in corso); Libia (2011).

⁵⁷ La questione del reclutamento femminile è analizzata da Fatima Farina, *Donne nelle forze armate. Il servizio militare femminile in Italia e nella Nato*, Roma, Viella, 2015.

⁵⁸ Fabrizio Coticchia, Francesco N. Moro, *The Transformation of Italian Armed Forces in Comparative Perspective*, Farnham, Ashgate, 2015, pp. 31, 36, 40-45, 58, 85-87, 93-94, 121; ma anche Jeremy Stohts, *The Decline of European Naval Forces, Challenges to Sea Power in the Age of Fiscal Austerity and Political Uncertainty*, Annapolis, Naval Institute Press, 2018, pp. 73-89.

⁵⁹ Piero Ignazi, Giampiero Giacomello, Fabrizio Coticchia, *Italian Military Operations Abroad Just Don't Call it War*, London, Palgrave MacMillan, 2012, p. 171.

apre un'altra questione fondamentale su cui gli studi storici dovranno interrogarsi, ovvero come tale discrepanza sia il prodotto di differenti culture strategiche istituzionali e come esse abbiano avuto origine. Ci sono pochi dubbi, a giudizio di chi scrive, che il concetto predominante nella cultura strategica della Marina militare sia stato quello di "Mediterraneo allargato", almeno sin dalla sua teorizzazione all'inizio degli anni Ottanta, codificazione negli anni Novanta da parte dell'Istituto di guerra marittima e piena maturità negli anni Duemila⁶⁰. Soprattutto dopo il 2000, tale concetto sembra essersi fatto largo anche nell'opinione pubblica, attraverso la sua diffusione su riviste per il grande pubblico interessate a temi della difesa e della sicurezza e analisi di centri studi specializzati⁶¹. Al tempo stesso, il Mediterraneo allargato ha contribuito a influenzare l'approccio strategico dell'Unione europea verso le questioni marittime, dato che la frontiera sud dell'Unione interseca minacce di sicurezza marittima non solo militari che interconnettono il Mediterraneo con una dimensione geopolitica che lega Atlantico, Medio Oriente, Golfo Persico, Caucaso e anche l'Asia centrale⁶². Resta da analizzare l'origine e lo sviluppo di tale concetto in ambito istituzionale, se è eventualmente legato a teorizzazioni di lungo periodo⁶³ e come sulla scia dell'esperienza della legge navale l'istituzione abbia sviluppato una propria strategia di comunicazione pubblica relativa a tale impostazione strategica. In sostanza, occorrerebbe comprendere quale sia il contributo dei militari all'elaborazione della cultura della difesa nazionale.

Abbiamo osservato che i concetti strategici della sicurezza marittima italiana hanno iniziato a influire anche su quelli in ambito europeo. In un'altra sede ci eravamo già soffermati su come all'integrazione dottrinarie e tecnologica promossa dalla Nato nella Guerra fredda, a partire dagli anni Novanta, soprattutto con la costituzione della Forza marittima della Ueo (Unione Europea occidentale) a (Euromarfor), avvenuta nel 1995, si fosse sovrapposto un processo di rafforzamento della cooperazione navale che ben rifletteva alcuni tratti postmoderni⁶⁴. Simbolica di questa evoluzione è stata la missione europea

⁶⁰ Alcuni spunti in Fabio De Ninno, Francesco Zampieri, *Oltre gli stretti. La proiezione oceanica e il potere navale italiano*, "Limes, Il mare italiano e la guerra", n. 8, 2022, pp. 71-84; ma anche l'intervento di Roberto Domini al Centenario dell'Istituto di Studi Militari Marittimi e inaugurazione dell'Anno Accademico 2021/22, dal 2:20:00 c.a. www.youtube.com/watch?v=tqAr07Sj8Pc&t=9500s (ultimo accesso 4/09/2023).

⁶¹ Per esempio, *L'Italia è il mare*, "Limes", n. 10, 2020; oppure la collana dell'ISPI dedicata al Mediterraneo allargato www.ispionline.it/it/tag/mediterraneo-allargato (ultimo accesso 4/09/2023).

⁶² Basil Germond, *The Maritime Dimension of European Security: Seapower and the European Union*, London, Palgrave MacMillan, 2012, p. 153.

⁶³ Per esempio, un plausibile legame, seppure con una successiva evoluzione, potrebbe essere col pensiero navale degli anni Trenta e Quaranta sulla proiezione oceanica del Paese, cfr. Giuseppe Fioravanzo, *Il Mediterraneo centro strategico del Mondo*, Verona, Mondadori, 1943.

⁶⁴ Fabio De Ninno, *Ue, potere navale e le Marine europee: tra modernismo e postmodernismo. Alcuni spunti dalla letteratura internazionale*, "Rivista marittima", gennaio 2020, pp. 27-33.

Eunavfor-Atalanta (2008-in corso) di contrasto alla pirateria somala. L'operazione si iscrive appieno in quella logica di mantenimento del buon ordine sul mare condivisa dagli stati postmoderni, ma ha anche segnato una svolta nel rapporto tra l'Unione europea e la sicurezza marittima, prevedendo pianificazione, comando e controllo unificati e condivisione di risorse su scala mai raggiunta prima dai partecipanti in maniera indipendente dalla Nato⁶⁵. Anche per questo filone, quello dell'integrazione militare, l'analisi della cooperazione navale sovranazionale potrebbe offrire spunti di riflessione sulla pratica dell'integrazione europea, a fronte di una ricerca nazionale che ha teso a focalizzarsi sull'aspetto diplomatico e sulla cooperazione nel settore degli armamenti⁶⁶.

La questione della pirateria ci ricorda che, in questo primo ventennio del secolo, si è rafforzato il manifestarsi sempre di una nuova serie di questioni di sicurezza che prescindono dal semplice confronto con forze militari, parte dei tradizionali compiti delle marine. Le istituzioni navali hanno dovuto crescentemente fronteggiare e integrare nelle loro missioni la risposta a fenomeni come la pirateria, il crimine organizzato e le migrazioni, coerentemente con la nuova natura multidimensionale della sicurezza e il mantenimento del buon ordine sul mare⁶⁷.

Tale aspetto è emerso prepotentemente, nel caso italiano, già negli anni Novanta con l'intervento navale causato dal massiccio arrivo di profughi dall'Albania (1997) e la conseguente decisione di avviare il pattugliamento delle acque albanesi da parte della Marina militare ("Operazione Alba"). Il problema si è rimanifestato dal 2011 in seguito alla crisi migratoria mediterranea dovuta alle "primavere arabe". Nel corso di quest'ultima è emersa la profonda interconnessione tra il processo di territorializzazione del Mediterraneo e la responsabilità della sicurezza in mare degli Stati, ricadendo i flussi migratori in gran parte nelle acque prospicienti le frontiere marittime del Paese⁶⁸. Entriamo così in un'ultima questione che va segnalata tra i potenziali filoni di ricerca sul periodo post-1975, ovvero il processo di "ibridizzazione" tra difesa, sicurezza e questioni umanitarie che tende a rimuovere le barriere tra questi⁶⁹.

⁶⁵ Trineke Palm, *Cooperative bargaining in the EU's common security and defence policy: Eunavfor Atalanta*, "Contemporary Politics", 2019, n. 2, pp. 129-149; Marianne Riddervold, *Finally flexing its muscles? Atalanta – The European Union's naval military operation against piracy*, "European Security", 2011, n. 3, pp. 385-404.

⁶⁶ Alcuni esempi Chiara Bonaiuti, Debora Dameri, *Achille Lodovisi. L'industria militare e la difesa europea*, Milano, Jaca Book, 2008; Marco Clementi, *L'Europa e il mondo. La politica estera, di sicurezza e di difesa europea*, Bologna, il Mulino, 2005; Pieri Luigi Ballini (a cura di), *La comunità europea di difesa (Ced)*, Soveria Mannelli, Rubettino, 2009.

⁶⁷ Un'introduzione al problema di questa trasformazione in Francesco Zampieri, *Fondamenti di strategia marittima*, Roma, Nuova cultura, 2020, pp. 167-183.

⁶⁸ Alessandro Marrone, Michele Nones, Alessandro R. Ungaro, *Italian Defence Policy, Armed Forces and Operations in the Mediterranean*, in Alessandro Marrone, Michele Nones (eds.), *Italy and Security in the Mediterranean*, Roma, Iai/Nuova cultura, 2016, pp. 109-124.

⁶⁹ Si vedano le considerazioni di Giorgia Bevilacqua, *Exploring the Ambiguity of Operation Sophia between Military and Search and Rescue Activities*, in Gemma Andreone (ed.), *The Fu-*

Significativa di questa tendenza è stata l'“Operazione Mare Nostrum” (ottobre 2013-ottobre 2014). L'operazione condotta dalla Marina militare per soccorrere i migranti che attraversavano il Mediterraneo centrale. L'intervento ha assunto a tutti gli effetti i contorni di un'operazione di sicurezza volta a prevenire attività illegali, in particolare il traffico di esseri umani, condotta anzitutto dalla Marina, dalla Guardia costiera e Guardia di finanza italiane. La crisi ha messo in evidenza l'importanza delle capacità operative nella gestione di questa crisi da parte della Guardia costiera e della Marina. Capacità che paradossalmente mancavano all'agenzia europea per le frontiere (Frontex), istituita nel 2004 e che è subentrata nella gestione della crisi con l'operazione “Triton” (novembre 2014-febbraio 2018). Significativo comunque è il fatto che dei 207.619 migranti sbarcati in Italia, 58.499 sono stati soccorsi proprio dalla Guardia costiera⁷⁰.

Ci fermiamo a questo punto; arrivare a tempi più vicini aprirebbe la questione del problema dei mutamenti dell'influenza della politica di difesa e sicurezza europea e del suo rapporto col mare, segnati dall'avvio della missione “Sophia” (aprile 2015-marzo 2020), per il contrasto al traffico di migranti, e successivamente dall'operazione “Irinì” (gennaio 2020-in corso), con il compito di bloccare i traffici di armi diretti verso la Libia. Le due missioni sono parte di una convergenza del processo di integrazione e della difesa europea, segnato dal lancio della Permanent Structured Cooperation (PeSCo), avvenuto a fine 2018⁷¹. Ci sarebbero infine da considerare ulteriori mutamenti in corso sia da Stati sia da attori non statali, come quelli relativi alla cybersicurezza⁷², oppure dalle dispute territoriali marittime, come anticipato in apertura coperte in questo numero dalla nota di Deborah Paci.

Per concludere, anche nel caso italiano si è assistito a quella convergenza delle capacità operative tra istituzione militare e altre agenzie di sicurezza che abbiamo registrato essere parte integrante della transizione postmoderna del potere marittimo. Tuttavia, come è stato sottolineato recentemente da Nicola Labanca, gli studi sulle polizie e la storia della sicurezza della Repubblica necessiterebbero di ulteriori approfondimenti, invitandoci a considerare il modello italiano non eccezionale, sebbene caratterizzato da alcune particolarità⁷³.

ture of the Law of the Sea: Bridging Gaps between National, Individual and Common Interests, Vienna, Springer, 2015, pp. 165-189.

⁷⁰ Sulla natura di “Mare Nostrum” come operazione di sicurezza, Alessio Patalano, *Nightmare Nostrum? Not Quite, Lessons from the Italian Navy in the Mediterranean Migrant Crisis*, “Rusi Journal”, luglio 2015, pp. 16-17. Sull'azione della Marina e della Guardia costiera italiane, Giuseppe Campesi, *Policing Mobility Regimes, Frontex and the Production of the European Border Space*, London, Routledge, 2021, pp. 162, 239, le cifre si trovano a p. 240.

⁷¹ Antonio Missiroli, *L'Europa come potenza. Diplomazia, sicurezza e difesa*, Bologna, il Mulino, 2022, pp. 136-150.

⁷² In generale una introduzione in Lisa Otto (a cura di), *Global Challenges in Maritime Security*, Cham, Springer, 2020.

⁷³ Cfr. Nicola Labanca, *What Republic without police?*, “The Journal of Modern Italian Studies”, 2022, n. 2, pp. 163-177.

Guardia costiera e Guardia di finanza hanno importanti compiti di polizia e sicurezza marittima. Circa la prima è difficile anche ricostruire un panorama complessivo della storia istituzionale, data l'esistenza di pochi studi prevalentemente d'ambiente e si vedano le osservazioni al termine di questo capitolo⁷⁴. Nel caso della Guardia costiera, ancora una volta, non è agli studi storici che bisogna rivolgersi per trovare delle analisi, sebbene anche negli altri ambiti la ricerca sia ancora agli inizi. A tal proposito, Alessandra Giada Dibenedetto ci ricorda che, sebbene la Marina e la Guardia costiera siano due agenzie di sicurezza marittima separate, reciprocità, interdipendenza e a volte la sovrapposizione di funzioni sono evidenti⁷⁵. Istituita ufficialmente nel 1989, come articolazione delle precedentemente esistenti capitanerie di porto, la Guardia costiera resta uno dei corpi della Marina militare ed è soggetta al controllo dello Stato maggiore della Marina, ma svolge i suoi compiti in una parziale dipendenza funzionale da altre agenzie civili, in particolare delle infrastrutture e dell'ambiente⁷⁶.

Come la Marina, anche la Guardia costiera ha teso allo sviluppo di una funzione *dual-use*, essendo coinvolta in attività di sostegno alla protezione civile, ambientale, controllo dell'attività di pesca e sicurezza e soccorso in mare. Dato che alcune di queste operazioni assumono una dimensione di sicurezza, come evidenziato proprio dall'operazione "Mare Nostrum", il rischio è una sovrapposizione delle funzioni⁷⁷.

Circa la Guardia di finanza è importante rilevare invece come abbia progressivamente assunto rilevanti compiti di polizia marittima. L'espansione del servizio navale della Guardia di finanza è cominciata a metà degli anni Sessanta ed è stata segnata prima dall'attribuzione nel 2001 delle funzioni di polizia economica, finanziaria e dei traffici illeciti⁷⁸ e dal 2016 dell'acquisizione del controllo delle squadre nautiche della Polizia di Stato, del Corpo forestale e dei

⁷⁴ Per esempio, Stefano Vinani, Claudio Bernetti, *Dai prefetti del mare a Guardia Costiera. La storia di un corpo al servizio del paese 1865-2021*, Roma, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 2021.

⁷⁵ Alessandra Giada Dibenedetto, *Ensuring Security in the Mediterranean Sea: The Italian Navy and Coast Guard*, in I. Bowers, S.L.C. Koh, *Grey and White Hulls*, cit., pp. 159-180.

⁷⁶ Alcuni spunti sulla protezione ambientale in Santo Altavilla *et al.*, *Environmental training of the Italian Coast Guard between tradition and innovation*, in Donatella Carboni, Matteo De Vincenzi, Laura Bonora (eds.), *Monitoring of Mediterranean Coastal Areas. Problems and Measurement Techniques*, Firenze, Firenze University Press, 2020, pp. 156-163; Roberto Patruno, Marco Mancini, Andrea Malfatti, *The activities of the Italian Coast Guard in the field of airborne remote sensing and the eventual use of satellite platforms in marine pollution abatement activities*, "Spill Science & Technology Bulletin", 1996, n. 1-2, pp. 25-31.

⁷⁷ Stefania Panebianco, *Mediterranean migration governance and the role of the Italian coast guard: varying political understandings of maritime operations in the 2010s*, "Contemporary Italian Politics", marzo 2022, n. 1, pp. 43-59.

⁷⁸ Nino Di Paolo, *La tutela strategica nel Mediterraneo*, in Bernardino Quattrocchi (a cura di), *Economia del mare e processi di internazionalizzazione*, Milano, FrancoAngeli, 2011, pp. 17-26.

Carabinieri. Infine, un ultimo aspetto da sottolineare è che tutte le istituzioni di sicurezza hanno crescenti compiti relativi alla sicurezza ambientale e del patrimonio culturale sommerso⁷⁹.

È ancora naturalmente troppo poco per poter formulare delle ipotesi complessive, proprio per questo lo studio di questa branca della sicurezza marittima, anche in chiave storica, richiederebbe ulteriori approfondimenti per comprendere appieno peculiarità e caratteristiche comuni ai fenomeni globali della transizione postmoderna della sicurezza marittima italiana.

⁷⁹ Nicolò Carnimeo, *Tutela dell'ambiente marino, risorse marine e patrimonio culturale sommerso*, in Fabio Caffio, Nicolò Carnimeo, Antonio Leandro, *Elementi di diritto e geopolitica degli spazi marittimi*, Bari, Cacucci, 2013, pp. 153-210.