
Distensione, Mediterraneo e territorializzazione: l'Italia e i cambiamenti della sicurezza marittima, 1965-77*

Fabio De Ninno**

L'articolo analizza la trasformazione della sicurezza marittima italiana nel Mediterraneo centrale tra il 1965 e il 1977, collocandola all'incrocio tra distensione, globalizzazione dei traffici e territorializzazione del mare. La tesi principale è che la ridefinizione dei confini marittimi non fu soltanto un passaggio giuridico, ma un processo politico-strategico capace di rimodellare percezioni di minaccia, priorità operative e cultura della sicurezza. Integrando fonti governative, militari e diplomatiche italiane con documentazione Nato, britannica, francese e statunitense, il saggio ricostruisce con approccio comparato negoziati sulla piattaforma continentale, crisi della pesca e incidenti nel Canale di Sicilia. Ne emerge il passaggio da un modello navale ancora legato allo scenario di guerra generale tra blocchi a una postura di presenza continuativa, fondata su controllo marittimo e protezione delle attività economiche. Una novità interpretativa riguarda il ruolo delle missioni di vigilanza pesca, lette come laboratorio di adattamento dottrinale e organizzativo. Un'altra riguarda il rapporto tra assertività nordafricana e minaccia sovietica: la conflittualità mediterranea appare alimentata anche da dinamiche regionali autonome. In questa prospettiva, la Legge navale del 1975 e il Libro bianco del 1977 segnano l'istituzionalizzazione della frontiera marittima nella pianificazione della difesa repubblicana. Il Canale di Sicilia emerge come laboratorio chiave della Guerra fredda mediterranea.

Parole chiave: sicurezza marittima italiana, distensione mediterranea, territorializzazione del mare, frontiere marittime, Canale di Sicilia

Détente, the Mediterranean and the Territorialisation of the Sea: Italy and the Shifts in Maritime Security, 1965-77

The article investigates the transformation of Italian maritime security in the Central Mediterranean between 1965 and 1977, at the intersection of détente, trade globalisation, and the territorialisation of the sea. Its core argument is that the process of drawing maritime borders was not merely a legal adjustment but a political and strategic process that reshaped threat perceptions, operational priorities, and security culture. Drawing on Italian governmental, military,

Articolo proposto alla redazione il 6 settembre 2025, accettato per la pubblicazione il 6 febbraio 2026.

* Il lavoro di ricerca per questo articolo è stato svolto nell'ambito del progetto n. 2022X7M7XN, Italian Cold war borders (Icwb) a New Research framework during Détente a valere sul bando Prin 2022 finanziato dall'Unione europea - NextGenerationEU.

** Dipartimento di Scienze storiche e dei Beni culturali, Università di Siena; fabio.deninno@unisi.it

and diplomatic archives, as well as on Nato, British, French, and U.S. documentation, the essay reconstructs continental shelf negotiations, fisheries disputes, and incidents at sea around the Strait of Sicily. The analysis identifies a shift from a naval model, oriented towards general bloc warfare, to a doctrine of continuous maritime presence, focused on control and economic protection. A first innovative contribution is the reassessment of fisheries surveillance missions, considered as a laboratory of doctrinal and organisational adaptation rather than as peripheral tasks. A second contribution concerns the relationship between North African assertiveness and Soviet power: Mediterranean tensions are shown to stem not only from superpower rivalry but also from autonomous regional and postcolonial dynamics. In this framework, the 1975 Naval Law and the 1977 Defence White Paper marked the institutionalisation of maritime frontiers within Italian Republic's defense planning over this period.

Key words: italian maritime security, mediterranean détente, sea territorialization, maritime borders, Strait of Sicily

Territorializzazione marittima e conflittualità

Nell'epoca della Guerra fredda, due sono stati i fattori che hanno trainato i cambiamenti del rapporto tra gli stati, il mare e la sicurezza marittima: il processo di globalizzazione dei trasporti marittimi e quello di territorializzazione del mare.

Il primo processo ha trasformato il mare in uno spazio in cui i commerci globali servono collettivamente al funzionamento di un sistema economico sovranazionale integrato. L'effetto principale è stato la decostruzione del tradizionale nesso tra potenza navale, potenza industriale e mercantile. Gli stati, specie quelli occidentali, hanno invece crescentemente applicato una logica multilaterale, interconnessa e internazionalizzata del rapporto tra economia e sicurezza¹. Come abbiamo sottolineato recentemente in un'altra sede, questo tema non è indagato dalla storiografia italiana, riflettendo a monte una più generale debolezza della storiografia marittima italiana sul periodo repubblicano², ma anche sulle questioni più specifiche della storia delle questioni di sicurezza e difesa del dopoguerra³.

Il secondo processo, ovvero quello di territorializzazione del mare, ha invece spinto a un aumento della conflittualità internazionale, a causa della competizione per lo sfruttamento delle risorse marine che è implicita nella delimitazione degli spazi marittimi e nella costruzione dei relativi confini. La territorializza-

¹ Steven Haines, *Sea-power*, in H.D. Smith, J.L. Suárez de Vivero, T.S. Agardy (eds.), *Routledge Handbook of Ocean Resources and Management*, London, Routledge, 2015, pp. 371-373; Robert C. Rubel, *Navies and Economic Prosperity, the New Logic of Sea power*, Corbett Centre for Maritime Policy Studies, London, King's College, October 2012, in particolare pp. 3-4.

² Si osservi la completa assenza del tema nelle sintesi relative 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. Eugenio Ivetic, *Il Mediterraneo e l'Italia*, Soveria Mannelli, Rubettino, 2022.

³ Ci permettiamo di rimandare a Fabio De Ninno, *La Repubblica e il mare: l'Italia repubblicana dalla sicurezza marittima stato-centrica a quella postmoderna: studi e prospettive*, Italia contemporanea, agosto 2024, n. 305, pp. 245-266.

zione del mare è stata infatti definita come il più grande processo di appropriazione territoriale della storia, convertendo di fatto le risorse naturali del mare in una proprietà statale da sfruttare e difendere con l'esercizio della sovranità⁴.

Tale processo ha subito un'accelerazione durante la Guerra fredda a causa della proclamazione (28 settembre 1945) della giurisdizione univoca sulla piattaforma continentale contigua ai territori statunitensi da parte del presidente Harry S. Truman. Questa dichiarazione avviò un processo di rivendicazioni territoriali marittime e conseguente delimitazione di spazi e dei loro confini da parte della maggior parte degli stati rivieraschi, a cui fece seguito il tentativo da parte delle Nazioni Unite di normare il controllo esercitato dagli stati sulle acque non costiere. Soprattutto per le superpotenze divenne fondamentale garantirsi la libertà di accesso al mare, necessaria alla loro proiezione di potenza, in opposizione a regimi giuridici esclusivi che ne avrebbero bloccato l'accesso a mari chiusi o aree costiere⁵.

Un primo passo nella negoziazione dei processi di territorializzazione fu la Conferenza Onu del 1958 sul diritto del mare. Furono adottate allora quattro convenzioni: una sul mare territoriale e la zona contigua; una sull'alto mare, fondata sul principio della libertà di navigazione e di accesso; una sulla pesca e sulla conservazione delle risorse biologiche dell'alto mare; una sulla piattaforma continentale, che riconosceva agli Stati costieri specifici diritti sovrani di esplorazione e sfruttamento delle risorse naturali. Tuttavia, la Conferenza non riuscì a risolvere la questione dell'ampiezza massima del mare territoriale: la soluzione delle 12 miglia non ottenne il consenso necessario e il problema rimase aperto. La Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua stabilì invece che il limite esterno della zona contigua non potesse oltrepassare le 12 miglia dalla linea di base. Rimaneva inoltre controversa la definizione dei limiti esterni della piattaforma continentale, questione che sarebbe divenuta sempre più rilevante con il progresso delle tecnologie di esplorazione e sfruttamento dei fondali marini. Pertanto, la giurisdizione statale fu ufficialmente estesa solo alla zona contigua. Una seconda convenzione, firmata a Ginevra nel 1960, non riuscì a risolvere la questione, perché i paesi sudamericani e quelli africani appena decolonizzati chiesero una giurisdizione statale totale che si estendesse oltre il mare territoriale. Nel 1967 Arvid Pardo, rappresentante delle Nazioni Unite per Malta, propose invece che il sottosuolo, al di là dei limiti della giurisdizione nazionale, dovesse essere considerato un bene comune (*common good*) dell'umanità. Contrariamente alla proposta di Pardo, gli stati però continuarono i loro tentativi di ottenere il controllo esclusivo sulle risorse naturali della piattaforma continentale. Proprio nell'epoca della Distensione, le trattative proseguirono con una terza conferenza (dicembre 1973), che definì il concetto di Zona Economica Esclusiva (Zee) come l'area in cui gli Stati avevano diritti riservati riguardo all'esplorazio-

⁴ Liam Campling, Alejandro Colas, *Capitalism and the Sea, The Maritime Factor in the Making of the Modern World*, London, Verso, 2021, kindle ed., 17%.

⁵ Ann L. Hollick, *U.S. Foreign Policy and the Law of the Sea*, Princeton, Princeton University Press, 1981, pp. 19-59.

ne e all'uso delle risorse marine in un'area che si estendeva oltre il limite esterno del mare territoriale fino a 200 miglia nautiche. Il dibattito sulla definizione delle Zee fu di grande rilevanza, a causa della possibilità di sfruttare i combustibili fossili presenti nei fondali marini, la cui richiesta era in rapida ascesa a causa della chiusura del Canale di Suez, dovuta alla Guerra dei Sei Giorni (1967) e allo shock petrolifero del 1973. La Zee fu, infine, adottata dalla Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare (Unclos), che fornisce l'attuale quadro di delimitazione territoriale in mare⁶.

Tuttavia, nel periodo precedente (1958-1982) il processo di definizione dei diritti sugli spazi marittimi fu lasciato largamente agli stati, i quali negoziarono o tentarono di imporre unilateralmente le loro rivendicazioni. Di conseguenza, a fine anni Sessanta, la possibile evoluzione del controllo territoriale e della sovranità di uno spazio marittimo divenne sempre più una questione di sicurezza per le nazioni che dipendevano maggiormente dai traffici marittimi, ovvero quelle dell'Alleanza atlantica⁷. Infatti, la posizione italiana fu quella di prevedere l'estensione fino a 12 miglia del mare territoriale e poi una zona fiduciaria fino a 200 miglia, ritenendo questo maggiormente conciliabile con l'accesso alle risorse ittiche anche da parte di paesi terzi⁸.

La territorializzazione ha cambiato la natura e le forme della difesa e della sicurezza marittima. Laddove si è trattato di affermare una nuova forma di sovranità o di protezione dei beni comuni, sono emerse nuove forme di conflittualità a bassa intensità: gli incidenti per scoraggiare la presenza di imbarcazioni civili di altri paesi in aree rivendicate, oppure l'uso di forze militari e di polizia, come le guardie costiere, sono cresciuti esponenzialmente. Di conseguenza, le politiche di sicurezza sul mare sono mutate, per garantire i diritti nazionali di controllo sullo spazio marittimo, le sue risorse economiche e la protezione dei traffici marittimi che solcano il *common good* marino e si sono moltiplicati come conseguenza della globalizzazione acceleratasi negli anni Settanta⁹.

Tale processo ha riguardato anche l'Italia che tra la fine degli anni Sessanta e l'inizio degli anni Settanta ha dovuto fare i conti con questa trasformazione ridefinendo la propria visione della sicurezza marittima. Ciò avvenne nell'ambito di un Mediterraneo che si stava trasformando in un ambiente strategicamente più insicuro, come conseguenza di una Distensione che vedeva sommarsi gli

⁶ David Bosco, *The Poseidon Project, The Struggle to Govern the World's Oceans*, Oxford, Oxford UP, 2022, pp. 118-133; José A. De Yturriaga, *The International Regime of Fisheries from Unclos 1982 to the Presential Sea*, The Hague, Martinus Nijhoff, 1997, pp. 3-61.

⁷ Si veda lo studio Nato Archives (Nato), Imswm, 134-69, Nato Study of the Implications of the Proposed Revision of the Law of the Sea, 12 giugno 1969.

⁸ Visita del ministro degli esteri del Perù generale Mercado Jarrin, 8 settembre 1971, in Archivio Centrale dello Stato (Acs), Carte Moro, b. 136.

⁹ Geoffrey Till, *Seapower. A guide for the 21st century*, Routledge, London, 2009; Adalberto Vallega, 'Towards the post-modern ocean', in *European Review*, vol. 8, issue 2, May 2000, pp. 201-213.

effetti della decolonizzazione, del conflitto arabo-israeliano e della crescente presenza sovietica nella regione.

Guerra fredda, mare e difesa

La Guerra fredda ha avuto un profondo impatto sul rapporto tra l'Italia e il mare. Durante il periodo liberale e quello fascista, le classi dirigenti avevano coltivato una visione marittima secondo un modello tipicamente continentale¹⁰, per cui il mare era anzitutto uno spazio di espansione attraverso lo strumento militare¹¹.

Nel secondo dopoguerra, il fatto che esistesse una relazione tra la logica di potenza del periodo precedente e le dimensioni del potere navale italiano fu chiara ai vincitori. Stati Uniti, Gran Bretagna, Urss e Francia vollero mettere fine alle velleità di potenza italiane facendo del ridimensionamento della flotta militare italiana un oggetto centrale del trattato di pace firmato nel 1947¹².

Di conseguenza, la fine dello status di grande potenza del Paese ebbe al centro la riduzione dello strumento navale, spinto dagli statunitensi verso una funzione di supporto al loro predominio regionale, consolidandosi tra il 1946 e il 1949 con la costituzione dell'alleanza atlantica e con la costituzione di una presenza navale stanziale (la Sesta flotta dal 1950) da allora presente nel Mediterraneo¹³.

Si avviava così un processo in cui alla difesa navale italiana fu affidata una funzione ancillare, rafforzata dall'adesione dell'Italia alla Nato (1949). L'inserimento dell'Italia nell'alveo atlantico aveva però modificato i termini del rapporto dell'Italia con il mondo marittimo. Infatti, il Piano Marshall e gli aiuti americani alla ricostruzione europea segnarono la fine dei sistemi autarchici costruiti nel periodo prebellico, avviando la costruzione di un sistema commerciale multilaterale che segnò anche l'inizio dell'integrazione economica dell'Europa occidentale, il cui interscambio interno crebbe del 70% tra il 1948 e il 1951¹⁴.

¹⁰ Sul modello “continentale”: Colin S. Gray, *The leverage of sea power, The strategic Advantage of Navies in War*, New York, Free Press, 1992, pp. 6-8; Andrew Lambert, *Seapower states, Maritime culture, Continental Empires and the Conflict that made the modern world*, New Haven, Yale University Press, 2020, pp. 228, 265; S.C.M. Paine, *Foreword: Maritime Solutions to Continental Conundrums*, in Bruce A. Ellman, *Principles of Maritime Power*, Boston, Rowman & Littlefield Publishers, 2022, Kindle ed., pp. 9-19.

¹¹ In generale Paolo Frascani, *Il Mare*, Bologna, il Mulino, 2008 e per il periodo fascista ci permettiamo di rimandare a Fabio De Ninno, *Fascisti sul mare, La marina e gli ammiragli di Mussolini*, Roma-Bari, Laterza, 2017.

¹² Sara Lorenzini, *L'Italia e il trattato di pace del 1947*, Bologna, il Mulino, 2007, pp. 51,71.

¹³ Su questo ruolo ridotto si veda, Martin H. Folly, *Britain and the Issue of Italian Membership of Nato, 1948-49*, *Review of International Studies*, Jul. 1987, vol. 13, n. 3 (Jul. 1987), pp. 177-196; la posizione americana e il ruolo della Marina Foreign Relations of United States (Frus), 1949, *Western Europe*, vol. IV, 40.20/3-249, Memorandum by the Secretary of State, Memorandum of Discussion with the President, 2 March 1949.

¹⁴ Francesca Fauri, *Il piano Marshall e l'Italia*, Bologna, il Mulino, 2010, pp. 273-274.

Gran parte di questa crescita si basò sul trasporto marittimo su cui viaggiava circa l'80% delle merci in entrata e uscita dalla penisola. Tra il 1950 e il 1958, la ricostruzione della marina mercantile fu completata e il tonnellaggio complessivo sorpassò quello di anteguerra aumentando da 2,92 a 5,12 milioni di tonnellate. Il movimento complessivo della navigazione internazionale crebbe da 63,3 a 118,87 milioni di tonnellate l'anno¹⁵.

Il semplice volume del traffico marittimo da cui dipendeva l'Italia rendeva impossibile non ragionare in termini di una protezione multilaterale degli interessi commerciali del Paese e dei suoi alleati nella regione. Segno evidente di questa impossibilità fu il fatto che, sin dal novembre 1949, la Nato decise di costituire un *pool* unificato di navi mercantili destinato a rifornire l'Europa in caso di conflitto convenzionale o nucleare con il blocco orientale¹⁶.

La pianificazione militare della Nato finì per collocare in un preciso ruolo la flotta italiana, focalizzandone la missione sulla difesa delle acque costiere nazionali, dell'Adriatico e dei trasporti nel Mediterraneo centrale. Viceversa, il controllo del mare sarebbe spettato alle flotte principali dell'alleanza: statunitense, britannica e in misura minore francese. Di conseguenza, la Nato impose il contenimento delle dimensioni della Marina Militare, confinandola a un ruolo subordinato di difesa del traffico mercantile alle dipendenze dei comandi del Mediterraneo, affidati alla Gran Bretagna, e la responsabilità della protezione del fianco marittimo della frontiera nordorientale italiana¹⁷.

Questo 'sguardo strategico' imposto all'Italia relativamente alla sicurezza marittima rimase relativamente stabile almeno fino a metà degli anni Sessanta, focalizzando le necessità della marina intorno alla difesa dei traffici¹⁸. Tale equilibrio cominciò a essere spezzato solo nel corso del decennio successivo, a causa dell'indebolimento della presenza britannica, della crescita di quella sovietica e dell'impatto della territorializzazione marittima nel Mediterraneo sulle percezioni di sicurezza nazionali.

In questo articolo ci occuperemo di quest'ultimo aspetto, ovvero di come la territorializzazione, contribuendo alla ridefinizione dei confini marittimi italiani, abbia avuto un ruolo decisivo nel trasformare la percezione del Mediterraneo centrale come spazio di confine, in cui la sicurezza è diventata un nodo centrale della gestione dello stesso. Tale processo mostra anche come l'Italia repubblicana sotto il punto di vista politico-diplomatico fosse ben concentrata sulla distensione in Europa, mentre nel Mediterraneo sperimentava invece un aumento della

¹⁵ Annuario Statistico Italiano, 1951, Roma, Istat, 1952, pp. 266; Asi, 1959, p. 258-259, 282.

¹⁶ Joel J. Sokolosky, *Seapower in the Nuclear Age, The United States and the Nato, 1949-1980*, London, Routledge, 1992, p. 14.

¹⁷ Zone di responsabilità assegnate alla Marina italiana, gennaio 1953, pp. 16-23, in Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (Ausmm), Marisegrege, 1099.

¹⁸ Indicativo in tal senso il libro-pamphlet di Virgilio Spigai, capo di stato maggiore dal 1968 al 1970 che accennava solo brevemente al tema della territorializzazione, cfr. Virgilio Spigai, *Il problema navale italiano*, Livorno, Vito Bianco, 1963.

tensione che mostrava sia i limiti del processo distensivo sia l'emergere di nuovi problemi che andavano oltre la tradizionale logica bipolare della Guerra fredda.

Le nuove frontiere marittime come fonte di conflittualità: il caso della Tunisia

Come per gli altri stati costieri, la definizione delle frontiere marittime italiane fu una necessità che accelerò tra gli anni Sessanta e Settanta, data anche la natura di mare ristretto del Mediterraneo, il quale rendeva impossibile per gli stati rivendicare Zee senza accavallarle a quelle dei vicini. Infatti, tra la dichiarazione di Pardo e prima della firma dell'Unclos, l'Italia firmò accordi bilaterali per la definizione dei limiti della piattaforma continentale e quindi dei relativi diritti di sfruttamento delle risorse con la maggior parte dei suoi vicini: Jugoslavia (1968), Malta (1970), Tunisia (1971), Spagna (1974) e Grecia (1977)¹⁹.

Il processo di negoziazione fu tutt'altro che indolore. Come avevano intuito i diplomatici statunitensi, l'Italia aveva uno specifico interesse economico in questi negoziati, dovuto all'importanza della possibilità di rinvenire giacimenti di combustibili fossili da sfruttare, ma anche alla libertà di navigazione, a cui si connetevano i diritti di pesca nel Mediterraneo, vitali per l'industria ittica nazionale²⁰.

L'industria della pesca, infatti, aveva assunto un ruolo primario nei piani di sviluppo dell'Iri per il Mezzogiorno, contribuendo con massicci investimenti allo sviluppo dell'industria ittica, a cominciare dall'espansione della flotta di pesca, in particolare di quella siciliana²¹. Parallelamente, il Mediterraneo centrale stava assumendo una crescente importanza anche sotto il punto di vista della politica energetica. Nel 1959, l'Eni effettuò la prima trivellazione offshore d'Europa a largo di Gela, a cui avrebbe fatto seguito la costruzione di un grande impianto petrolchimico come parte della strategia aziendale per trasformare il sud Italia in una sorta di polo della raffinazione situato in prossimità dei produttori nordafricani e mediorientali. Forti erano quindi le speranze che le risorse di idrocarburi sottomarine potessero contribuire alla sicurezza degli approvvigionamenti energetici nazionali²².

¹⁹ Si veda in mancanza di studi storici, *Elementi di diritto e geopolitica degli spazi marittimi*, a cura di Fabio Caffio, Nicolò Carnimeo, Antonio Leandro, Bari, Cacucci, 2013, pp. 142-153; Clive Schofield, Mladen Klemencic, *The Maritime Boundaries of the Adriatic Sea*, Durham, University of Durham, 1996, pp. 15-19.

²⁰ Proposed interim legislation on Deep Seabed Mining and 200-Mile Fisheries Zone, 4 settembre 1974, in National Archives and Records Administration (Nara), Rg 84, P. 387, Italy; US. Embassy Rome, Unclassified Central Subject Files; 1964-1976, Container 46.

²¹ *Cassa per il Mezzogiorno dodici anni, 1950-1962*, vol. 5, Roma-Bari, Laterza, 1962, pp. 261-266.

²² Antonio Cardinale, Alessandro Verdelli, *Energia per l'industria in Italia, la variabile energetica dal miracolo economico alla globalizzazione*, Milano, FrancoAngeli, 2008, pp. 216-217.

Tale questione avrebbe portato l'azienda di Stato italiana anche alla ricerca di accordi per le prospezioni off-shore anche con Malta, legandoli anche al processo diplomatico-economico che negli anni Sessanta mirò a sottrarre l'arcipelago all'influenza di Mosca, temendo che potesse trasformarsi in una base militare nel momento in cui la presenza sovietica nella regione stava rapidamente crescendo. Grazie alla mediazione italiana, il rischio fu evitato con la firma di un accordo tra Londra e La Valletta nel 1972. Alle spalle dell'interesse italiano c'era anche la questione dello sfruttamento da parte dell'Eni dei giacimenti off-shore nelle acque rivendicate dai maltesi, facendo assumere alla questione anche importanza sotto il profilo della sicurezza energetica²³.

In sostanza, nel Mediterraneo centrale degli anni Sessanta questioni di sicurezza energetica, conflittualità territoriale marittima e di equilibrio relativo alla Guerra fredda andavano coagulandosi. Il Canale di Sicilia assunse un valore strategico centrale nell'ambito delle rivendicazioni marittime italiane che sovrapponendosi a quelle tunisine e libiche innescarono dinamiche conflittuali, anche armate, nella forma di sequestri di pescherecci. Tuttavia, se gli incidenti di pesca furono frequenti anche in Adriatico²⁴, quelli con la Tunisia e la Libia evidenziarono gli effetti di militarizzazione e di securitizzazione della territorializzazione marittima, specie dopo il colpo di stato in Libia del 1969 che portò al potere Muammar Gheddafi, il quale dimostrò una forte assertività nei confronti del controllo degli spazi marittimi. Tale assertività rientrò nella complicata relazione che l'Italia dovette gestire con il nuovo regime, caratterizzata da periodi di escalation con alle spalle il reciproco interesse allo sviluppo delle relazioni bilaterali soprattutto sotto il profilo economico²⁵.

La conflittualità tra Italia e Tunisia relativamente agli spazi marittimi cominciò all'inizio degli anni Sessanta. Nel 1951, quando il Paese africano non era ancora indipendente dalla Francia, Tunisi rivendicò una zona di pesca esclusiva utilizzando il criterio della batimetria a 50 metri, ovvero di una linea di demarcazione indicata dai punti dove la profondità del mare raggiungeva i 50 metri rispetto alla costa. Di fatto questo tracciava una prima frontiera marittima tra i due paesi che sarebbe stata oggetto delle dispute degli anni seguenti.

Nel 1962 le rivendicazioni furono ribadite dal governo tunisino, estendendo il limite esterno della zona di pesca esclusiva a una linea i cui punti, in alcuni casi, erano a 75 miglia marine dalla costa tunisina e a soli 15 miglia da Lampedusa, comprendendo il ricco banco di pesca di Mammellone, ovvero una zona di caccia tradizionale per i pescatori siciliani considerata una zona di al-

²³ Gaetano La Nave, *L'Italia e la questione maltese nel Mediterraneo della Guerra Fredda (1943-1972)*, Milano, FrancoAngeli, 2022, pp. 429-529.

²⁴ Roberto Giulianelli, *Porto e città. L'economia del mare ad Ancona dall'Unità al Duemila*, Milano, FrancoAngeli, 2020, pp. 310-312.

²⁵ Luca Micheletta, *Andreotti e il rilancio dei rapporti con la Libia*, in Luca Micheletta, Massimo Bucarelli (a cura di), *Andreotti, Gheddafi e le relazioni italo-libiche*, Roma, Studium, 2018, pp. 24-26

to mare dal governo italiano, quindi accessibile a tutti²⁶. Dopo il 1956, anno dell'indipendenza tunisina, le imbarcazioni di pattuglia tunisine iniziarono a far rispettare la sovranità del paese sulla linea batimetrica a 50 metri con attività di polizia marittima²⁷.

Negli anni successivi, i pescatori italiani furono continuamente soggetti a sequestri da parte delle unità di pattuglia tunisine, portando a una Guerra del pesce con caratteristiche simili alle *Cod Wars* (guerre del merluzzo) del Mare del Nord. Queste ultime furono una serie di confronti paramilitari (1958-61, 1972-73, 1975-76) a bassa intensità che coinvolsero l'Islanda e il Regno Unito intorno a una disputa relativa alle aree di pesca rivendicate dalla prima, le quali si estendevano a zone dell'Oceano Atlantico settentrionale in cui i pescatori britannici tradizionalmente operavano. Gli scontri videro motovedette e navi pattuglia islandesi confrontarsi con quelle della Royal Navy, mostrando le difficoltà per le forze navali delle marine della Nato a confrontarsi con questo tipo di scenario. Le difficoltà erano dovute alla mancanza di mezzi di piccole dimensioni, necessari al pattugliamento costante delle acque, e a un addestramento focalizzato per le operazioni nel caso di una guerra nucleare o convenzionale ad alta intensità contro il blocco orientale²⁸.

Proprio la Prima guerra del merluzzo nel nord Atlantico servì da campanello d'allarme perché indicava un irrigidimento circa la violazione delle frontiere marittime rivendicate dagli stati di piccole dimensioni e la volontà di imporre il rispetto dei nuovi confini e giurisdizioni. Già nell'aprile 1961, il ministero dell'Interno comunicava agli Esteri e alla Difesa di sconsigliare ai pescherecci italiani di avvicinarsi alle tre miglia nautiche rispetto alle coste iugoslave e indicava che una distanza di 12 miglia sarebbe presto diventata prassi, raccomandando che i pescherecci italiani rimanessero nell'ombra delle navi di pattuglia nazionali²⁹.

La questione divenne calda nel Canale di Sicilia in seguito all'aumento di fermi dei pescherecci da parte delle autorità tunisine, che presero a crescere dopo l'indipendenza. L'impatto sulle comunità locali, descritto in un altro articolo di questo numero, causò una reazione da parte delle autorità spingendo la richiesta di proteggere le attività di pesca, portando le missioni della Marina Militare vicino alle acque territoriali tunisine ed estendendole anche alle ac-

²⁶ Tullio Scovazzi, *Marine Specially Protected Area: The General Aspects and the Mediterranean Regional System*, Springer, The Hague, 1999, p. 52.

²⁷ Giuseppe Messina, *La pesca nel diritto interno e internazionale*, Palermo, Istituto siciliano di studi Politici ed economici, 1994, p. 49.

²⁸ Guðmundur J. Guðmundsson, *The Cod War and the Cold War*, "Scandinavian Journal of History", 2006, 31:2, p. 113; Sverrir Steinsson, *The Cod Wars: a re-analysis*, *European Security*, 2016, DOI: 10.1080/09662839.2016.1160376, p. 17.

²⁹ Ministero dell'Interno, Gabinetto, da Roma 29/4/61, per il ministro degli esteri, Caruso, a Presidenza del consiglio, in Marina Difesa Uffi. Segr. Gen. Interni Gabinetto, Marina mercantile direzione generale pesca, ACS, Ministero dell'Interno, Gabinetto, Archivio generale, Fascicoli correnti, 1961-63, b. 257.

que rivendicate dalla Libia. Viceversa, la Tunisia sosteneva che ciò costituiva una violazione dei suoi confini marittimi, mentre l'Italia riteneva che le attività di pesca fossero svolte in acque internazionali³⁰. Infatti, Roma non riconosceva la linea batimetrica a 50 metri della Tunisia. Tuttavia, nel 1963, fu raggiunto un accordo, concedendo ai pescatori italiani un numero limitato di licenze per operare nelle acque rivendicate dalla Tunisia in cambio di un aumento delle esportazioni di pesce tunisino in Italia. Di fatto, l'accordo era molto generoso con la Tunisia andando oltre il quadro della legislazione internazionale allora in corso di sviluppo³¹.

L'accordo poi fu sospeso nel 1964 e rinegoziato nel luglio 1965, sotto forma di compensazione finanziaria pagata dall'Italia³². La questione arrivò anche in parlamento dove però assunse i contorni soprattutto di una disputa sulle necessità economiche della popolazione locale, piuttosto che di una questione di sicurezza³³.

Nonostante gli accordi, le forze tunisine continuarono i sequestri e gli attacchi contro i pescatori italiani. Nel complesso, tra il 1° gennaio 1959 e il 17 marzo 1966, le pattuglie tunisine sequestrarono 7 barche da pesca sulle 28 fermate. Assieme a questo arrivarono dalle comunità locali crescenti richieste di militarizzazione dello spazio marittimo. Nel settembre 1966, dopo una riunione degli armatori e dei pescatori di Palermo, Sciacca e Porto Empedocle fu apertamente richiesto un intervento militare e la denuncia dell'accordo italo-tunisino del 1963³⁴. Tuttavia, come aveva notato la diplomazia francese, Roma non aveva interesse a una escalation riguardo la questione della pesca, la quale rischiava di causare un deterioramento dei rapporti con Tunisi che l'Italia voleva evitare, complice l'incerta posizione della comunità italiana nel paese africano³⁵. Ciononostante, era chiaro che circa le acque rivendicate, il paese africano rifiutava una condivisione di sovranità, per esempio opponendosi, nel 1967, all'istituzione di un servizio di polizia misto delle frontiere marittime³⁶.

³⁰ Naor Ben-Yehoyada, *The Mediterranean Incarnate Region Formation between Sicily and Tunisia since World War II*, Chicago-London, Chicago University Press, 2017, pp. 104, 120.

³¹ Direction des Affaires politiques, Affaires Marocaines et Tunisiennes, Sous-direction de la Tunisie, Négociations tuniso-italiennes sur les droits de pêche, 6 febbraio 1963, in Archives du Ministère des affaires étrangères (Amaef), Afrique Levant, Tunisie, 1956-1970, 203.

³² Senato della Repubblica, Approvazione ed esecuzione dello scambio di Note tra l'Italia e la Tunisia in materia di esercizio della pesca da parte dei pescatori siciliani, effettuato a Tunisi il 7 luglio 1965.

³³ Atti parlamentari, Camera, Seduta del 9 giugno 1965, p. 16483; Ivi, Seduta del 12 ottobre 1965, p. 17957; Ivi, 29 marzo 1966, p. 21764-65; Ivi, Seduta del 9 luglio 1968, p. 248.

³⁴ Maristat a Marimercant, Interni, Esteri, Stato maggiore difesa, 12.9.66, in Acs, Ministero dell'Interno, Gabinetto, Archivio generale, Fascicoli correnti, 1971-75, b. 241, f. 13220_99 s.f. 3.

³⁵ Ambassadeur de France in Tunisie a Monsieur le ministre des affaires étrangères, Direction des Affaires politiques, Affaires Marocaines et Tunisiennes, du différend tuniso-italien sur les zones de pêche, 11 décembre 1959, in Amaef, Afrique Levant, Tunisie, 1956-1970, 203.

³⁶ Il sottosegretario per gli affari esteri A Ignazio Giacalone, Presidente dell'associazione Liberi armatori della pesca, 17 marzo 1967, in Acs, Ministero dell'Interno, Gabinetto, Archivio generale, Fascicoli correnti, 1971-75, b. 241, f. 13220_99 s.f. 3.

La prudenza comunque portò a un primo aumento della presenza militare lungo i nuovi e disputati confini marittimi. Nel 1959 iniziarono le missioni “vigilanza pesca” per garantire l’esercizio del libero accesso alle risorse ittiche in acque internazionali al di fuori dei compiti di difesa tradizionali elaborati nella prima fase della Guerra fredda. Per esempio, nel gennaio 1965, una fregata della Marina Militare e due jet dell’Aeronautica Militare furono inviati a pattugliare i banchi di Kerkennah dopo che le autorità tunisine avevano tentato di sequestrare altri sei pescherecci italiani³⁷. In quell’occasione, secondo i testimoni italiani, almeno due imbarcazioni (Giuseppe Caciotta e Gaspare Tumbiolo) furono colpite dai colpi di arma da fuoco. Da parte loro, i tunisini sostennero che l’attività di pesca illegale dei pescatori siciliani aveva causato gli incidenti e che i pescherecci erano stati localizzati al di qua della frontiera marittima che garantiva i diritti di pesca rivendicati dal paese africano. I pescatori italiani, inoltre, si sarebbero rifiutati di obbedire agli ordini delle autorità di Tunisi³⁸.

Nel settembre 1966, operatori della pesca, sindacati, partiti politici, deputati nazionali e regionali formularono la richiesta al governo di un adeguato intervento della Marina Militare³⁹. A intervenire fu invece la marina mercantile inviando delle proprie motovedette armate causando la reazione del ministero della Difesa, il quale ribadì che solo alle forze armate spettavano compiti di polizia in alto mare⁴⁰. La Difesa infatti voleva evitare una militarizzazione della questione del confine marittimo, dato che questo avrebbe distratto la flotta dai suoi compiti nell’ambito della Nato. Naturalmente, la risposta della Difesa scontentò le comunità di pescatori che espressero la loro insoddisfazione a Roma⁴¹.

Il rischio infatti era che unità militari si trovassero coinvolte in attività e incidenti causati dall’attività dei pescatori siciliani. Infatti, nel settembre 1970, lo stato maggiore della Marina doveva constatare che la responsabilità degli incidenti era riconducibile essenzialmente alle imbarcazioni italiane che violavano i confini marittimi tunisini e affermava che la Marina Militare operava già “il massimo sostenibile” in termini di pattugliamento delle acque⁴². Infatti, secon-

³⁷ Ambasciata d’Italia a Tunisi a ministero degli affari esteri, DG, Affari economici, 820/137, Accordo di Pesca Italo-Tunisino, 17 marzo 1966, in Acs, Carte Moro, 71, Tunisia, 17.

³⁸ Telefonata dell’ambasciatore Castronuovo, ore 13-21 gennaio 1965, Acs, Carte Moro, 71, Tunisia, 17.

³⁹ Telegramma della prefettura di Trapani, 11 settembre 1966, in Archivio storico del Ministero degli affari esteri (Asmae), Direzione generale affari politici (Dgap), Uff. IX, 1966, b. 27, f. 5.

⁴⁰ Maristat al Mae del 24 settembre 1966, in Asmae, Dgap, Uff. IX, 1966, b. 27, f. 5.

⁴¹ Il sottosegretario per gli affari esteri A Ignazio Giacalone, Presidente dell’associazione Liberi armatori della pesca, 17 marzo 1967, in Acs, Ministero dell’Interno, Gabinetto, Archivio generale, Fascicoli correnti, 1971-75, b. 241, f. 13220_99 s.f. 3,

⁴² Maristat a Ministero della difesa Gabinetto, Ministero affari esteri Gabinetto, Ministero degli interni Gabinetto, Marina mercantile Gabinetto, Marisicilia Messina, 29 settembre 1970, in Acs, Ministero dell’Interno, Gabinetto, Archivio generale, Fascicoli correnti, 1971-75, b. 241, f. 13220_99 s.f. 3.

do il capo di stato maggiore della Marina, Rosselli Lorenzini, le unità della marina che effettuavano servizi di pattugliamento sia in Adriatico che nel Canale di Sicilia erano ben diciassette. Inoltre, ben difficilmente si sarebbe potuto effettuare un pattugliamento completo nella vasta zona del Canale di Sicilia, a meno che non si facesse ricorso all'impiego di una trentina di unità; ipotesi questa da valutare attentamente sia per gli "ovvi rischi" che avrebbe imposto, sia per l'eccessivo onere finanziario. Secondo Lorenzini, allo scopo di ovviare agli incidenti occorreva invece dotare i pescherecci italiani di strumenti di navigazione più precisi, onde evitare gli sconfinamenti in acque di altri paesi. Inoltre, i capitani o gli armatori dei pescherecci avrebbero dovuto segnalare giornalmente alle autorità marittime la dislocazione dei loro natanti, in modo che le unità di pattuglia potessero essere pronte a intervenire sul luogo dell'eventuale incidente. Infine, proponeva la possibilità di imbarcare commissari governativi, sia pure per gruppi di pescherecci, in maniera da poter opporre alle autorità tunisine, in caso di incidente, la testimonianza di rappresentanti ufficiali delle autorità italiane⁴³.

In seguito, il 20 agosto 1971, fu raggiunto un accordo tra i due paesi sulla delimitazione della piattaforma continentale, basato sull'equidistanza geometrica delle coste dei due paesi, ma le molestie dei tunisini continuarono ed entro gli anni Ottanta il numero totale di imbarcazioni sequestrate sarebbe asceso a un totale di 557, costringendo gli equipaggi catturati a una media di 50 giorni in detenzione⁴⁴.

Tuttavia, negli anni successivi la Tunisia aprì anche le proprie acque alle esplorazioni off-shore delle compagnie italiane, complice il fatto che la debolezza economica del Paese africano favoriva la sua adesione a un regime di sfruttamento collettivo, sotto supervisione internazionale, delle risorse marittime. Infatti, anche nelle negoziazioni relative all'Unclos la Tunisia sostenne la natura di "common good" delle risorse nella piattaforma continentale⁴⁵.

Nonostante questo, da allora le missioni di vigilanza pesca e gli incidenti sono stati frequenti e la Guerra del pesce che si è scatenata nel Mediterraneo centrale ha riflesso la logica di militarizzazione di questi spazi rintracciabile nei mutamenti più ampi tra gli stati e sicurezza marittima in quella fase storica. Questa tendenza si sarebbe rafforzata anche a causa della crescita della tensione mediterranea dovuta all'assertività di nuovi attori nella regione, anzitutto sovietici e libici.

⁴³ Unione Provinciale Trapani, 29/9/1970, in Acs, Ministero dell'Interno, Gabinetto, Archivio generale, Fascicoli correnti, 1971-75, b. 241, f. 13220_99 s.f. 3; Ivi, Ministero dell'Interno, 12 settembre 1966, appunto sulla riunione presso il ministero degli affari esteri presieduta dal sottosegretario Lupis.

⁴⁴ Fabio Caffio, *Gli spazi marittimi del Mediterraneo tra unilateralismi e intese di delimitazione*, "Rivista di studi internazionali", ottobre-dicembre 2015, vol. 82, n. 4, p. 551; Ben-Yehoyada, *The Mediterranean Incarnate*, p. 157.

⁴⁵ Law of the sea country study, Tunisia, 1975, p. 4, Central intelligence agency (Cia)-Freedom of information act library (Foia), CIA-RDP79-01054A000300010001-7.

La Libia e la militarizzazione dei confini marittimi

La situazione iniziò a cambiare nel corso degli anni successivi, a causa anche del fallimento della distensione nel Mediterraneo. In questa regione, gli anni Settanta si aprirono con le difficoltà dell'Occidente a estendere il processo della Conferenza sulla sicurezza e la cooperazione in Europa che nel 1975 avrebbe portato all'Atto di Helsinki congelando lo status quo nel vecchio continente. La possibile estensione della Distensione al Mediterraneo, attraverso la Csce, fu al centro dell'azione diplomatica italiana dei primi anni Settanta, ma i risultati furono molto inferiori alle aspettative.

A ciò si aggiunsero diverse crisi locali: nel 1969, la rivoluzione libica e l'ascesa al potere di Gheddafi determinarono un parziale avvicinamento della Libia all'Urss; i rapporti tra l'Occidente e Malta rimasero complessi; in Grecia, il colpo di Stato militare del 1967 e l'intervento turco a Cipro nel 1974 spinsero Atene a uscire dal dispositivo integrato della Nato nel sud Europa, alimentando ulteriormente le incertezze dell'Alleanza; infine, il crollo dei regimi autoritari di Salazar in Portogallo (1974) e di Franco in Spagna (1975), tradizionalmente legati agli Stati Uniti, contribuì ad accrescere il senso di vulnerabilità della Nato nella regione mediterranea⁴⁶.

A questo si accompagnava un rapido aumento della presenza militare sovietica, rafforzata soprattutto dopo la guerra dei Sei giorni (1967) e nei giorni di quella dello Yom Kippur⁴⁷. In questo, anche a Roma si leggeva la questione del mare come centrale, affermando che il nuovo interesse mostrato per i paesi della sponda sud, a cominciare dalla Libia, era dovuto alla "discesa dei russi nel Mediterraneo e [alla] loro affermazione di nuova grande potenza marittima"⁴⁸.

Il nuovo regime libico, almeno in superficie, attuò anche una svolta nella politica estera sposando le istanze anticoloniali e antimperialiste care ai regimi del socialismo arabo e si mosse verso una posizione non allineata nella Guerra fredda, spingendo una maggiore assertività nei confronti della Tunisia verso cui si estendevano mire di unificazione. Infine, sul fronte economico il nuovo regime avrebbe messo a disposizione le risorse petrolifere libiche per programmi di sviluppo interno, comprese attività agricole e di pesca⁴⁹.

L'Italia in quel frangente adottò una posizione moderata nei confronti della Libia, cercando di mantenere relazioni amichevoli col regime, nonostante l'e-

⁴⁶ Ennio Di Nolfo, *The Cold War and the transformation of the Mediterranean, 1960-1975*, in Melvyn P. Leffler, Odd Arne Westad (eds.), *The Cambridge History of the Cold War, Vol. II, Crisis and Détente*, Cambridge Up, Cambridge, 2010, pp. 248-256; Nicolas Badalassi, *Sea and Détente in Helsinki: The Mediterranean Stake of the Csce, 1972-1975*, in Elena Calandri, Daniele Caviglia, Antonio Varsori, *Détente in Cold War Europe, Politics and Diplomacy in the Mediterranean and the Middle East*, Bloomsbury, 2016, pp. 61-75.

⁴⁷ Milan Vego, *Soviet e Russian Strategy in the Mediterranean since 1945*, in John B. Hattendorf, *Naval policy and Strategy in the Mediterranean, The Past, the Present, the Future*, London, Frank Cass, 2000, pp. 171-176.

⁴⁸ Relazioni tra Libia e Unione Sovietica, 26 novembre 1968, in Asmae, Dgap, Uff. III, b. 10.

⁴⁹ Saskia Van Genugten, *Libya in Western Foreign policies*, London, Palgrave, 2016, pp. 86-87.

spulsione degli italiani dal paese avvenuta nel 1970. Infatti, ciò che premeva al governo italiano era soprattutto il mantenimento dei rapporti commerciali, importanti per le risorse petrolifere libiche in un momento di crescenti difficoltà economiche, acceleratesi soprattutto dopo la crisi petrolifera del 1973. Il rapporto tra i due paesi però fu tutt'altro che lineare e caratterizzato da notevoli difficoltà, subendo anche la radicalizzazione delle posizioni del colonnello che alimentò dei momenti di allontanamento da Roma⁵⁰.

In realtà, già prima della rivoluzione di Gheddafi, la Libia aveva iniziato a prestare attenzione alla questione dei confini marittimi. Nel 1966 la diplomazia libica espresse la sua preoccupazione alla Gran Bretagna circa il fatto che gli italiani avrebbero potuto usare l'imminente ottenimento del comando delle forze navali Nato nel Mediterraneo per sostenere le loro rivendicazioni sulle aree marittime disputate⁵¹.

Le preoccupazioni libiche furono seguite da una politica di riarmo navale: nel 1969 la marina libica aveva a disposizione appena due fregate veloci, tre unità di guardacoste con una stazza inferiore alle 200 tonnellate, una corvetta da 440 tonnellate e due dragamine ormai obsoleti. Per quanto riguarda la sorveglianza dei confini marittimi, la guardia costiera libica poteva contare su appena trentasette motovedette⁵².

Nel febbraio 1969 però erano già in consegna una nuova corvetta, una nave appoggio per operazioni in alto mare e tre nuove motovedette⁵³ e nell'agosto 1969, appena un paio di settimane prima del colpo di stato di Gheddafi, era stato programmato anche il varo di un sommergibile⁵⁴. Ciò prova che l'aumento della tensione riguardo ai confini marittimi fosse percepito a Tripoli anche prima del rovesciamento politico interno causato dalla rivoluzione. Con Gheddafi la questione però avrebbe visto l'emergere di una politica più assertiva, in particolare attraverso la designazione da parte del governo di Tripoli di due aree marittime di pericolo e di una zona riservata che coprivano parte del Mediterraneo centrale rivendicato da Tunisia e Malta⁵⁵.

⁵⁰ Ilaria Tremolada, *Nel mare che ci unisce, Il petrolio nelle relazioni Italia-Libia*, Milano, Mimesis, 2015, pp. 219-262; Paolo Soave, *Da Moro ad Andreotti. Fra Reagan e Gheddafi. La politica estera italiana e l'escalation libico-americana degli anni '80*, Soveria-Mannelli, Rubettino, 2017, pp. 64-67.

⁵¹ Libyan misgivings on Italian Admiral taking-over from British as Cincafmed, 1966, in The National Archives UK (Tna), Foreign Office (Fo), 371/190508.

⁵² L'Ufficio III della Dgae al ministero della Difesa-Marina e al ministero della Marina Mercantile, 26 marzo 1969, Asmae, Dgap, uff. IX, b. 9, f. 5; telespresso dell'ambasciata di Tripoli, 8 gennaio 1969, in Asmae, Dgap, uff. IX, b. 9, f. 4.

⁵³ Ambasciata d'Italia in Libia, Potenziamento delle forze armate libiche, 26 aprile 1969, in Asmae, Dgap, uff. IX, 1969, b. 9, f. 4.

⁵⁴ Telespresso dell'ambasciata di Tripoli, 16 agosto 1969, in Asmae, Dgap, uff. IX, 1969, b. 9, f. 4.

⁵⁵ Sessione ministeriale del consiglio - Copenaghen, 14-15 giugno 1973, La situazione nel Mediterraneo C-M(73)49, in Archivio Andreotti, Nato, 167.

In parte per contrastare questo problema, Roma avrebbe a sua volta cercato di vendere armamenti a Tripoli, facendone uno strumento integrante della strategia di penetrazione italiana nel paese, dato che Gheddafi trovò conveniente chiedere all'Italia navi ed elicotteri militari⁵⁶. Tuttavia, nel quadriennio 1971-1974, ovvero dopo la presa di potere del nuovo regime, si assistette comunque a un aumento degli incidenti e dei sequestri sia nel settore delle acque prospicienti lo spazio marittimo territoriale tunisino sia quello libico (Tabb. 1 e 2).

Tabb. 1 e 2 — Sequestri di pescherecci nel Mediterraneo centrale, rielaborazione su canale di Sicilia, Prefettura di Trapani al Ministero dell'Interno, Gabinetto, 10 settembre 1975, ACS, Ministero dell'Interno, Gabinetto Archivio generale, Fascicoli correnti, 1971-75, b241 f. 13220_98_2

Tab. 1

Anno	<i>Pescherecci sequestrati dai tunisini</i>	<i>Pescherecci sequestrati dai libici</i>	<i>Pescherecci sequestrati dagli algerini</i>
1971	6	3	–
1972	8	–	–
1973	16	6	–
1974	10	9	4

Tab. 2

Anno	<i>Uomini imbarcati sui natanti sequestrati</i>	<i>Numero complessivo dei giorni di sequestro</i>	<i>Penalità pagate</i>
1971	111	67	3.600.000
1972	91	144	2.000.000
1973	251	210	9.000.000
1974	266	206	123.600.000

L'azione di Tripoli accelerò le dispute territoriali marittime relativamente alle frontiere con Malta e la Tunisia circa la definizione delle rispettive Zee, nelle quali finirono coinvolti anche gli italiani. Nel marzo 1973, un peschereccio fu localizzato in un'area considerata zona militare dalle autorità libiche dove era in corso un'esercitazione. Un velivolo militare libico lanciò alcune bombe in prossimità dell'imbarcazione italiana, senza però colpirla. L'incidente avvenne

⁵⁶ L'ambasciatore in Libia Appunto, 25 aprile 1975, in Acs, Ufficio del consigliere diplomatico, II parte, b. 41.

fuori dalle acque territoriali libiche e senza che alcun preavviso fosse diramato alle imbarcazioni italiane⁵⁷.

Negli stessi giorni, due caccia Mirage libici intercettarono e inquadrarono nei loro schermi radar un aereo da trasporto statunitense C-130, inseguendolo per circa 150 chilometri prima di rientrare alla base. Alcune fonti riportarono che l'incidente era dovuto alla volontà di allontanare quello che era stato identificato come un velivolo da sorveglianza elettronica impegnato a seguire la squadra sovietica del Mediterraneo⁵⁸. Gli incidenti comunque appresentavano un cambiamento qualitativo nella natura dei possibili rischi relativi alle dispute sui confini marittimi.

Le relazioni libiche con la Tunisia erano particolarmente tese a causa di un'importante disputa sulla linea di confine della piattaforma continentale a sud delle isole di Djerba e Kerkennah, dove si trovavano ricchi banchi di pesca e una possibile sede di giacimenti di idrocarburi. I due paesi non avevano infatti trovato una soluzione per lo sfruttamento di queste risorse e nel 1969 fu avanzata l'ipotesi di uno sfruttamento comune⁵⁹.

A questi giacimenti erano interessati anche gli italiani, ma le concessioni erano state date a compagnie francesi, le quali scoprirono un giacimento sul lato libico delle aree disputate, rendendo urgente la sistemazione della disputa⁶⁰. Tuttavia, nel 1973, il governo di Gheddafi rifiutò di portare la questione alla Corte internazionale di giustizia e di raggiungere un eventuale accordo negoziato. Inoltre, nello stesso anno, il governo libico proclamò unilateralmente il Golfo di Sidra acque libiche interne, vietando il passaggio di navi straniere⁶¹.

Nella contestata Zee tra Tunisia e Libia e le altre acque rivendicate da Tripoli erano frequentate anche navi da pesca italiane e quindi anche navi da guerra della Marina Militare. La chiusura del Golfo di Sidra, in particolare, fu giudicata negativamente sotto il profilo politico e in contrasto col diritto internazionale, oltre che con gli interessi italiani circa la libertà di navigazione⁶². La crescita della tensione causata da questi episodi portò anche a un maggiore attivismo della Difesa nella questione, la quale cominciò a irrigidirsi anche circa le negoziazioni in corso per la linea di confine mediana tra Italia e Tunisia, ri-

⁵⁷ Telegramma dell'ambasciata di Tripoli, 31 marzo 1973, in Acs, Mi, Gabinetto 1971-75, b. 241, f. 13220/98/2, s.f. *Pesca nelle acque libiche - estensione acque territoriali*.

⁵⁸ Attacco aerei libici contro C.130 statunitense, in Ministero affari esteri, servizio stampa, 22 marzo 1973, Asmae, Dgap, Uff. IX, b, 42, 1973.

⁵⁹ Libia-Tunisia, Delimitazione piattaforma continentale, 13 febbraio 1973, in Asmae, Dgap, Uff. IX, b, 42, 1973.

⁶⁰ Memorandum of conversation, Libyan Tunisian relations: offshore boundary dispute and Labor immigration, April 7, 1971, in NARA, Rg 59, Subject numeric files, 1970-73, box 2455.

⁶¹ Daniel Attard, Dominic Fenech, *The Law of the Sea and Jurisdiction Issue in the Mediterranean*, in John B. Hattendorf (ed.), *Naval Strategy and Policy in the Mediterranean, the Past, the Present, the Future*, Frank Cass, London, 2000, p. 365.

⁶² Colloqui dell'On. Presidente del consiglio con il primo ministro libico, 21 febbraio 1974, in Acs, Moro, b. 157, Libia.

tenendo che i bassi fondali attorno alle Isole Pelagie, che la Tunisia rivendicava, potessero servire a scopo militare⁶³.

Il contesto portò a quello che forse fu l'incidente militare più significativo dall'inizio della Guerra Fredda fuori dal territorio nazionale in cui fu coinvolta una nave da guerra italiana. Il 19 settembre 1973, a circa 40 miglia nautiche da Tripoli e in acque rivendicate da Gheddafi, unità di pattuglia libiche fermarono cinque barche da pesca italiane, catturando anche quattro comandanti delle imbarcazioni. Roma reagì inviando la corvetta "De Cristofaro" per proteggere le attività di pesca nella zona. Nel pomeriggio del 21 settembre, la "De Cristofaro" raggiunse quattro navi italiane, che erano a 33 miglia dalla costa libica. Senza preavviso, i jet Mirage dell'aviazione libica mitragliarono due volte la "De Cristofaro", ferendo due marinai. La nave italiana reagì, costringendo i jet libici a desistere dall'attacco. Nell'ultimo passaggio, la corvetta italiana fu presa di mira anche con bombe, che però mancarono l'obiettivo, mentre due marinai furono feriti⁶⁴.

La Marina italiana inviò immediatamente altre due navi da guerra nell'area, il cacciatorpediniere "Geniere" e la corvetta "Todaro", rinforzando anche la base navale di Augusta con l'incrociatore "Vittorio Veneto" (la nave più importante della squadra italiana), la fregata Canopo e un cacciatorpediniere. Le agenzie di intelligence italiane raccolsero informazioni secondo cui per i libici l'incidente era stato causato dall'errata identificazione delle navi italiane, mentre l'attacco fu sospeso quando la loro nazionalità fu chiara⁶⁵. Tuttavia, ciò non è plausibile dal momento che i libici avevano fermato le barche da pesca italiane il giorno prima e quindi sapevano che le navi militari italiane operavano nella zona. Inoltre, la guardia costiera tunisina non aveva navi delle dimensioni di una corvetta. Infine, il giorno successivo, velivoli libici simularono un nuovo passaggio di attacco a bassa quota sulle navi da guerra italiane e le barche da pesca in movimento verso nord quando erano già a più di 80 miglia da Tripoli e a 40 miglia dalla costa libica più vicina, e quindi ben dentro le acque internazionali⁶⁶.

Ancora oggi, le cause dell'attacco devono essere chiarite. Secondo le informazioni dell'intelligence statunitense, gli italiani evitarono una ritorsione perché Roma puntava allo sviluppo dei legami economici con Tripoli, mentre altri incidenti erano improbabili a causa dell'interesse libico nell'assistenza tecnica italiana per i progetti di sviluppo economico e militare⁶⁷. Dopo l'incidente, en-

⁶³ *Rapporti italo-tunisini*, «appunto per l'ing. Porcari», 7 gennaio 1971, a firma Fabrizio Bastianelli, in Archivio storico Eni, fondo Estero, s. *Iniziativa industriali estero*, b. 34, f. *Tunisia*.

⁶⁴ Stato maggiore della Marina to Gabinetto Difesa, Stato maggiore Difesa, 22 settembre 1973, Missione vigilanza pesca Corvetta De Cristofaro, in Ausmm, Incidente De Cristofaro.

⁶⁵ Stato maggiore della Marina to Gabinetto Difesa, Stato maggiore Difesa, 22 settembre 1973, Allegato 1, p. 3, in Ausmm, Incidente De Cristofaro.

⁶⁶ Promemoria per il sig. Ministro, Nave De Cristofaro, Scontro a fuoco con aerei libici durante missione vigilanza pesca, 24 settembre 1973, in Ausmm, Incidente De Cristofaro.

⁶⁷ President daily brief, 22 September 1973, Cia-Foia, Doc_0005993938.

trambe le parti minimizzarono l'accaduto e il ministero degli Esteri nella sua comunicazione di protesta ai libici omise anche di nominare che la De Cristofaro aveva risposto al fuoco⁶⁸. Anche in parlamento, le richieste di chiarimenti al governo furono concentrate sul conoscere quali misure diplomatiche sarebbero state prese per ottenere il rilascio dei pescatori sequestrati, piuttosto che nell'ordine delle misure di sicurezza per garantire la libertà di navigazione nel Canale di Sicilia⁶⁹.

I militari italiani però avevano una percezione diversa della questione e il Capo di Stato Maggiore della Marina Italiana, l'Ammiraglio Gino De Giorgi, dopo l'incidente protestò vivacemente con il governo sulla necessità di inviare un cacciatorpediniere e una corvetta per proteggere i pescatori italiani, in quanto si trattava di navi destinate alle missioni antisommergibile nell'ambito Nato. De Giorgi però riconobbe anche che era necessaria una maggiore sorveglianza nel Canale di Sicilia per prevenire queste situazioni⁷⁰. In sostanza, ora si invertiva la posizione della Difesa che fino a quel momento aveva tentato di evitare un maggiore coinvolgimento dei militari nella questione dei confini marittimi.

Tale problema si interconnetteva col mutamento più generale del quadro internazionale allora in corso. La capacità della Libia di attaccare direttamente navi italiane era dovuta al massiccio riarmo attuato dagli stati della sponda meridionale della regione e che fino al 1969, nel caso libico, era stato fatto con il supporto occidentale. Invece, con l'arrivo di Gheddafi al potere, i legami con il blocco orientale iniziarono a rafforzarsi sotto il profilo militare, facendo della Libia un ponte tra il Patto di Varsavia e l'Africa⁷¹. Infatti, entro il 1975, la Libia avrebbe acquistato dai sovietici circa 125 milioni di dollari in armamenti⁷².

Ciò legò il cambio di regime in Libia alla crescente insicurezza percepita lungo il fianco meridionale della Nato. Infatti, tra il 1968 e il 1970, sia in sede atlantica sia i militari italiani si cominciò a percepire la presenza sovietica nel Mediterraneo come crescente minaccia militare alla libertà del traffico marittimo nella regione. Inoltre, pur mantenendo la Nato una netta superiorità convenzionale, si riteneva che la pressione sovietica sostenuta dall'elemento navale si sarebbe potuta manifestare in forme indirette, traducendosi proprio nella maggiore assertività dei paesi con cui Mosca intratteneva relazioni militari⁷³.

⁶⁸ Promemoria per il Sig. Ministro, Nave De Cristofaro, Scontro a fuoco con aerei libici durante missione vigilanza pesca, 24 settembre 1973, in Ausmm, Incidente De Cristofaro.

⁶⁹ Atti parlamentari, Camera, Seduta del 25 settembre 1973, p. 9067.

⁷⁰ Nave De Cristofaro, Scontro a fuoco con aerei libici durante missione vigilanza pesca, 24 settembre 1973, in Ausmm, Incidente De Cristofaro.

⁷¹ Radoslav Yordanov, *The Warsaw Pact and Libya: Economic, Political, and Military Relations, 1969-1989*; Chris Saunders, Helder Adegar Fonseca, Lena Dallywater (eds.), *Eastern Europe, the Soviet Union, and Africa: New Perspectives on the Era of Decolonization, 1950s to 1990s*, Oldenburg, De Gruyter, 2023, p. 315.

⁷² Central Intelligence Agency, Directorate of Intelligence, *Libyan-Soviet Relations*, 20 June 1975, Cia-Foia, CIA-RDP79B01737A002100190001-8.

⁷³ Report on the situation in the Mediterranean, by Manlio Brosio, 19 May 1970, Nato, CM(70)-12.

Come nel caso delle Cod Wars, gli incidenti nel Mediterraneo fecero perciò emergere le limitazioni del modello di difesa marittima pensato negli anni Cinquanta, in un contesto in cui la protezione del traffico doveva avvenire solo in caso di un conflitto ad alta intensità. Infatti, gli incidenti lungo le frontiere marittime con la Libia erano letti dagli apparati della Difesa italiana come conseguenza del non funzionamento della Distensione nel Mediterraneo e l'assertività degli stati della sponda meridionale e le nuove forme di conflittualità che emergevano come conseguenza della crescita dell'influenza sovietica. Ciò avrebbe portato alla richiesta di un ampliamento degli strumenti militari a disposizione per fronteggiare questa nuova situazione.

Eppure, proprio nel momento in cui il ruolo navale italiano sembrava dover aumentare di importanza e compiti, le risorse a disposizione si riducevano. Infatti, se i mutamenti nel Mediterraneo avevano portato alla concessione a un ammiraglio italiano del Comando delle forze navali del Mediterraneo, avvenuta nel 1967, le forze armate attraversavano una crisi dovuta alla riduzione della spesa militare, causata dalla fine del miracolo postbellico che portò a un arresto della crescita dei bilanci militari nel periodo 1970-1975⁷⁴.

Nel decennio 1967-77, la situazione sembrò sempre più critica ai militari italiani. In uno stato di percepita permanente conflittualità, dovuta anche alle dispute sui confini marittimi, la presenza dei nuovi armamenti missilistici in Libia e Algeria costituiva un elemento ritenuto potenzialmente distruttivo per la sicurezza dei trasporti marittimi occidentali⁷⁵.

Come evidenziava un rapporto del Servizio informazioni difesa del 1977, Libia, Tunisia e Algeria erano percepite come un crescente problema di sicurezza marittima. Infatti, grazie all'aiuto di Mosca e di Parigi, i tre paesi si erano dotati di capacità antinave e missilistiche in grado di minacciare fortemente il traffico mercantile che attraversava il Canale di Sicilia, rendendo insicuro il passaggio di navi civili anche nello Stretto di Messina. Inoltre, il problema non erano solo le capacità in caso di guerra aperta, quanto il fatto che i mezzi a disposizione dei tre paesi inducevano una pressione politica (come quella esercitata attraverso gli incidenti di pesca) sulla fondamentale arteria economica che collegava il Paese e l'Europa al petrolio mediorientale, la cui importanza sarebbe cresciuta rapidamente dopo la riapertura del Canale di Suez del giugno 1975⁷⁶.

Assieme alla presenza sovietica, questo creava la necessità di nuove capacità operative per la flotta, sottolineate dai commentatori del periodo. Per esempio,

⁷⁴ Leopoldo Nascia, Mario Pianta, *La spesa militare in Italia, 1948-2008*, in Nicola Labanca (a cura di), *Gli italiani in guerra, Vol. Le armi della Repubblica*, Torino, Utet, 2008, p. 187.

⁷⁵ Marcello Bertini, *L'evoluzione nelle costruzioni navali sovietiche e sua correlazione con la strategia marittima dell'Urss*, *Rivista marittima*, marzo 1969, pp. 5-32.

⁷⁶ Valutazione della minaccia proveniente da Sud (Algeria-Tunisia-Libia) sia nel caso di una guerra generale sia di un conflitto bilaterale, pp. 13-14.

oltre alle navi maggiori destinate a servire in un'eventuale guerra generale, si sarebbe dovuta avviare l'acquisizione di mezzi navali di piccole dimensioni come aliscafi e hovercrafts necessari per il rapido pattugliamento e controllo degli spazi marittimi contesi⁷⁷.

Di conseguenza, per i militari il ruolo dell'Italia nella Nato si esplicava ormai in un'area in cui il Paese stava assumendo un ruolo preminente nella difesa del confine meridionale dell'alleanza, rendendo necessaria una ridefinizione della politica navale nazionale, nonostante la scarsità di risorse a disposizione. Nel periodo 1967-1974, considerazioni di quest'ordine furono espresse sia nell'ambito del Consiglio supremo di Difesa, il consesso dove veniva coordinata la politica di difesa nazionale⁷⁸, e condivise anche con gli alleati statunitensi⁷⁹. Tuttavia, proprio questi ultimi registravano le difficoltà del governo italiano causate dalla fase politica in corso, dovuta alla crisi dell'esperienza di centro-sinistra e all'avvio di quella del compromesso storico. Infatti, nonostante l'invito di Nixon a considerare maggiormente il ruolo del paese come "grande potenza mediterranea", nella classe politica mancava l'attenzione alle nuove necessità della sicurezza impostesi nella regione. Un aspetto che si rifletteva nella scelta di ministri della Difesa che, a giudizio degli osservatori stranieri, non avevano reali competenze in materia militare⁸⁰.

Un aspetto confermato dal dibattito dell'epoca sulla difesa, spesso focalizzato sulla questione della spesa relativa allo strumento militare, piuttosto che su questioni generali di mutamenti del quadro strategico affrontato dal Paese⁸¹. Significativo era il fatto che la stampa nazionale riservava all'incidente De Cristofaro tutto sommato un'attenzione secondaria: "L'Unità", il quotidiano del Partito Comunista, relegava la notizia in quindicesima e ultima pagina; "L'Avanti!" del partito socialista l'aveva presentata con un breve trafiletto in copertina che poi proseguiva nell'ultima pagina, analoga era la scelta de "La Stampa"⁸².

⁷⁷ Elementi per l'esame parlamentare del bilancio di previsione del Ministero della Difesa (Marina) dell'esercizio finanziario 1967, settembre 1966 p. 2, in Ausmm, Ugpf, 2.

⁷⁸ Seduta del consiglio supremo di difesa, 6 dicembre 1967, in Archivio Presidenza della Repubblica, Commissione suprema di difesa; Seduta del Seduta del 20 luglio 1972 in Archivio Presidenza della Repubblica, Commissione suprema di difesa.

⁷⁹ Scambi di vedute con americani, Elementi di conversazione, Questioni politiche, in Acs, Carte Moro, 127.

⁸⁰ Questo era per esempio il giudizio dato del ministro della difesa Tanassi (1970-72, 1973-74) dai britannici in David Burigana, *L'Italia in volo. Il ruolo dei militari italiani nella cooperazione aeronautica fra politica di difesa e politica estera: il caso del Tornado*, Federico Romero, Antonio Varsori, *Nazione, interdipendenza, integrazione le relazioni internazionali dell'Italia, 1917-1989, Volume 2*, Roma, Carocci, 2006, p. 176.

⁸¹ Per esempio, si veda il volume molto critico di Enea Cerquetti, *Le forze armate italiane dal 1945 al 1975. Strutture e dottrine*, Milano, Feltrinelli, 1975, sul periodo in questione in particolare le pp. 353-380; oppure per esempio i dibattiti alla commissione parlamentare della Camera, AP, Camera, VII Commissione difesa, sedute del 24 giugno 1970, 14 luglio 1971, 17 novembre 1971.

⁸² "L'Unità", 22 settembre 1973, p. 15; "L'avanti", 22 settembre 1973, p. 1 e 8; "La Stampa", 22 settembre 1973, p. 1.

La risposta ai nuovi problemi marittimi, perciò, arrivò dal mondo militare, attraverso l'elaborazione di una nuova visione strategica resa necessaria dalla crisi del modello della sicurezza postbellico. A farsene promotore pubblico fu De Giorgi, nominato capo di stato maggiore il 4 maggio 1973. Poco dopo la sua nomina, il nuovo capo della Marina tenne una conferenza al Centro Alti studi per la Difesa in cui affermava la necessità per la politica navale italiana di non considerare solo le possibilità di conflitto contro il blocco orientale, ma anche la natura di "conflittualità permanente" in cui il Mediterraneo si trovava, a causa della crescente importanza del controllo delle aree marittime e delle loro risorse naturali. Di conseguenza, occorreva ridisegnare lo strumento navale italiano per avere a disposizione forze in grado di assicurare una presenza costante in mare per esercitare il controllo sui traffici e i diritti economici del Paese nei confronti dei suoi sempre più assertivi vicini⁸³.

Tali concetti sarebbero stati poi inseriti nelle linee guida strategiche che lo stato maggiore avrebbe preparato per il periodo 1974-1984. Queste linee furono raccolte nel documento "Prospettive e orientamenti di massima della marina militare per il periodo 1974-1985". Il testo presentato al pubblico e fatto circolare ampiamente nel mondo politico affermava la necessità di continuare a guardare alla minaccia sovietica, ma anche di pensare alle nuove "esigenze di pace" di natura preminentemente nazionale. Il Mediterraneo andava pensato interconnesso al Nord Africa e al Medio Oriente, zone di instabilità connesse al problema degli approvvigionamenti petroliferi. Ne conseguiva che l'importanza delle risorse energetiche, le dispute sui confini marittimi e la protezione delle attività economiche in prossimità delle acque italiane richiedevano la presenza di un deterrente credibile e costante nelle aree marittime di interesse⁸⁴.

Nonostante la Distensione, la crescita della potenza militare sovietica continuava a creare instabilità nelle zone focali di più diretto interesse nazionale identificate proprio nel Nord-Africa e nel Medio Oriente, senza necessariamente poter più contare su un tempestivo intervento statunitense e rendendo probabile che l'Italia avrebbe dovuto affrontare autonomamente eventuali crisi locali⁸⁵. Infatti, oltre al tradizionale compito della difesa del traffico, l'instabilità mediterranea rendeva necessario prepararsi a confrontarsi con uno scenario nuovo:

In aggiunta ai motivi di instabilità politica prima accennati, i notevoli interessi economici connessi alle risorse energetiche, le crescenti possibilità di sfruttamento del fondo marino e la profonda trasformazione in atto del diritto marittimo internazionale, rappresentano oggi

⁸³ Problemi della marina militare nel quadro della situazione mediterranea, Lineamenti della conferenza tenuta al centro alti studi militari dall'ammiraglio di squadra Gino de Giorgi, 16 giugno 1973, pp. 5-7, in Archivio Andreotti, 1367.

⁸⁴ Stato maggiore della marina, Prospettive e orientamenti di massima della marina militare per il periodo 1974-1985, pp. 4-5.

⁸⁵ Ivi, p. 18.

una potenziale fonte di conflittualità con i paesi rivieraschi. Si sta sviluppando sempre più la possibilità di incidenti o dispute per contrasti sulle piattaforme marittime, le prospezioni sottomarine, le limitazioni permanenti di aree marittime o di spazio aereo e potrà altresì verificarsi, nelle forme più varie, un vero e proprio ostruzionismo al libero flusso dei rifornimenti energetici. Ultime, ma non in ordine di importanza, le convenzioni e le attività della pesca, per le quali non va dimenticato che ben 4200 pescherecci operano in zone prossime ai mari territoriali di paesi che si affacciano sull'Adriatico e sul Mediterraneo e che necessitano quindi di costante protezione, non soltanto per la loro intrinseca attività, ma per l'apporto che essi danno all'economia del Paese. Tutto ciò può comportare conseguenze di rilevante portata per la nostra economia e richiederà una attività di presenza e di sorveglianza da parte di nostre Unità anche più pesante di quella attuale⁸⁶.

Nel 1975, sulla base di questi presupposti, la Marina riuscì a costruire una pressione politica sufficiente per ottenere uno stanziamento straordinario di 1.000 miliardi di lire, definito come 'Legge navale', che servì a ridisegnare la flotta come strumento proiettabile anche verso le aree petrolifere mediorientali e a mantenere una presenza costante in mare nelle acque vicino alle coste nazionali, necessaria a causa delle nuove esigenze di sicurezza prodotte dalla territorializzazione marittima⁸⁷. In sede di discussione della legge, il governo fece propria la questione della difesa dei confini marittimi. Il relatore della legge presso la Commissione difesa della Camera, il deputato democristiano Gustavo De Meo, affermò che tra le motivazioni che giustificavano il riarmo c'era la necessità di tutelare le attività pescherecce nazionali, le esigenze derivanti dal diritto marittimo internazionale e le possibilità di sfruttamento del fondo marino⁸⁸.

Sebbene la legge navale fosse rivolta anche a costruire uno strumento proiettivo per operare in Medio Oriente, da quel momento la questione della difesa dei confini marittimi e la protezione delle attività economiche negli spazi contesi entrò allora nelle prospettive strategiche della difesa italiana. Infatti, la legge navale fu seguita da altre due leggi promozionali del 1977 per Aeronautica ed Esercito che spostarono il focus italiano in parte verso sud facendo crescere la capacità di intervento nel Mediterraneo centrale⁸⁹.

Nel riassumere per l'opinione pubblica i motivi di questo spostamento, facendolo discendere dalla Distensione e dalle sue difficoltà nell'estendere il processo della Csce al Mediterraneo, il Ministero della Difesa nel 1977 pubblicava un Libro Bianco nel quale affermava che tra i compiti strategici dell'Italia ci

⁸⁶ Ivi, pp. 19-20.

⁸⁷ Sulla legge Francesco Zampieri, 1975 *La Marina rinasce. La legge navale del 1975*, Vicenza, In edibus, 2014, sull'iter della legge cfr. Emanuele Ertola, *Democrazia e difesa. Il controllo parlamentare sulla politica militare (1948-2018)*, Milano, Unicopli, 2019, p. 136.

⁸⁸ Atti parlamentari, Camera, VI Legislatura, Settima commissione Difesa, Seduta del 5 marzo 1975, p. 408

⁸⁹ Ci permettiamo di rimandare a Fabio De Ninno, Federica Cavo, *L'Italia e il Mediterraneo allargato. Difesa e politica estera dalle origini nella Guerra fredda al mondo post-bipolare*, in Id. (a cura di), *Il Mediterraneo allargato e l'Italia. Dalla Guerra fredda al mondo post-bipolare*, Roma, Viella, 2024, pp. 38-39.

dovevano essere l'inviolabilità delle sue frontiere marittime e la libertà di uso del mare, minacciata dalla crescita della presenza sovietica nel Mediterraneo⁹⁰. Tale indirizzo sarebbe stato confermato negli anni successivi. Nel 1984, il capo di stato maggiore della Marina, Vittorio Marulli, definiva la sicurezza economica dell'Italia dipendente da una regione interconnessa che dal Mediterraneo si allargava al Corno d'Africa e al Medio Oriente. In quest'area centrale era il mantenimento della "stabilità e della sicurezza" nell'area Mediterranea, a cui associare la protezione degli interessi nazionali, riferiti soprattutto alle aree marittime territoriali rivendicate dal Paese. Nei momenti di tensione o crisi, il compito dell'istituzione diventava assicurare il "libero uso del mare" per tutti e "prevenire incidenti e scoraggiare atti ostili"⁹¹. Tali concetti erano ormai propri anche del resto del governo e della Presidenza della Repubblica che all'inizio del decennio successivo riprendevano integralmente quanto scritto nel libro bianco del 1977 circa lo spazio Mediterraneo⁹². Il documento, osservando i limitati effetti della Distensione, metteva tra le necessità primarie della sua sicurezza la garanzia del libero uso del mare eventualmente da conseguire autonomamente⁹³.

Da questo derivò la trasformazione del funzionamento dell'apparato militare marittimo, con la necessità di una costante presenza in mare per assicurare i diritti economici nelle acque internazionali. La ripresa della spesa per la Difesa con le leggi promozionali e il mutamento del quadro a sud, attribuito al fallimento della Distensione e all'assertività degli stati nordafricani avrebbe spinto a un rafforzamento della presenza lungo le frontiere marittime. Infatti, tra il 1977 e il 1978, le attività di vigilanza pesca assorbirono l'85% di tutto l'impiego dei dragamine della marina⁹⁴ e nel 1989, secondo una stima dell'addetto navale britannico, il 20% dell'attività complessiva della Marina Militare era dedicata a questo tipo di missioni: una cifra pari allo stesso numero di ore dedicate all'addestramento in ambito nazionale e Nato⁹⁵.

Si assisteva così al superamento di quei limiti e di quella riottosità al coinvolgimento nella difesa del confine marittimo che invece si era vista ancora alla fine degli anni Sessanta, al tempo stesso questo portava a una militarizzazione dell'area centro-mediterranea, ritenendo che il processo di territorializzazione avesse innescato nuovi problemi di sicurezza, a cui risponde-

⁹⁰ Ministero della Difesa, *Libro bianco della difesa*, Roma, 1977, 28, 34.

⁹¹ Vittorio Marulli, *Compiti, responsabilità e impegni della marina militare alla luce della situazione del Mediterraneo e delle aree adiacenti*, 19 giugno 1984, in Ausmm, Casm-Casd, 5.

⁹² Seduta del 28 gennaio 1981, in Archivio storico della Presidenza della Repubblica, Consiglio supremo di Difesa.

⁹³ *Libro bianco della Difesa*, Roma, 1977, pp. 28, 34-35.

⁹⁴ Stato maggiore Marina, *L'uso del mare. Problemi e prospettive per l'Italia nel Contesto Mediterraneo ed europeo per la Marina Militare*, Conferenza dell'ammiraglio di squadra Giovanni Torrisi, 25 gennaio 1978, in Ausmm, Casm-Casd, b. 5, pp. 28-30.

⁹⁵ Naval report by Captain Nick Harris, Royal Navy, 15 January 1989, p. A-3, Tna, Fco 46/7120.

re con una dinamica di tipo securitario lungo le frontiere marittime nate a partire dagli anni Cinquanta. Una risposta analoga ad altre parti del mondo dove, come abbiamo osservato, le dispute marittime innescarono reazioni securitarie.

La militarizzazione del confine marittimo che ne conseguì mostrò i limiti della Distensione nel Mediterraneo, ma anche una difficoltà a leggere le trasformazioni del sistema regionale, dato che la maggiore assertività libica fu ritenuta interconnessa alla presenza sovietica, in maniera analoga alla minaccia terroristica che emerse in quegli anni⁹⁶, piuttosto che al mutamento di equilibri allora in corso e dovuto alla riduzione di influenza occidentale sui paesi del Maghreb che completava il processo di decolonizzazione.

Al tempo stesso questa trasformazione indicava una progressiva configurazione del Mediterraneo centrale come spazio di frontiera attraversato da un processo di securitizzazione, facendone un mare insicuro e “degli altri”, secondo una costruzione identitaria diventata parte integrante del rapporto tra gli italiani e il mare nel periodo repubblicano⁹⁷.

⁹⁶ Valentine Lomellini, *La diplomazia del terrore 1967-1989*, Roma-Bari, Laterza, 2023, pp. 123-124.

⁹⁷ Claudio Fogu, *The Fishing Net and the Spider Web, Mediterranean Imaginaries and the Making of Italians*, London, Palgrave MacMillan, 2020, p. 242.