

## Saggistica Aracne



Giorgio Giorgerini

**Conversando di strategia navale  
e di potere marittimo**

*Prefazione di*  
Guido Venturoni





Aracne editrice

[www.aracneeditrice.it](http://www.aracneeditrice.it)  
[info@aracneeditrice.it](mailto:info@aracneeditrice.it)

Copyright © MMXVII  
Gioacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale

[www.gioacchinoonoratieditore.it](http://www.gioacchinoonoratieditore.it)  
[info@gioacchinoonoratieditore.it](mailto:info@gioacchinoonoratieditore.it)

via Vittorio Veneto, 20  
00020 Canterano (RM)  
(06) 45551463

ISBN 978-88-255-0606-8

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,  
di riproduzione e di adattamento anche parziale,  
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie  
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: settembre 2017

*alla memoria di mio padre, alpino 1915–1918  
Croce di Guerra al V.M.*

*e in ricordo di Aldo Cocchia, Ammiraglio di Squadra  
Medaglia d'Oro al V.M.*

*e di Carlo G. Raggi, professore emerito  
dell'Università degli Studi di Genova*



## Indice

- 9 *Prefazione*  
dell'Ammiraglio Guido Venturoni
- 13 *Introduzione*
- 17 Tesi I  
*Potere marittimo*
- 37 Tesi II  
*Problematica ed economia di un programma navale*
- 59 Tesi III  
*Cultura della strategia*
- 77 Tesi IV  
*Ripercorrendo il pensiero di Alfred Thayer Mahan*
- 87 Tesi V  
*Il potere navale*
- 95 Tesi VI  
*Due Sconfitte = Due lezioni di potere navale*
- 109 Tesi VII  
*Geopolitica e strategia del potere marittimo*
- 117 Tesi VIII  
*Politica estera e marittimità*
- 121 Tesi IX  
*Show the Flag! L'azione politico-navale della US Navy*
- 133 Tesi X  
*La nave d'assalto*

- 141    Tesi XI  
*Un'idea per il Garibaldi II*
- 147    Tesi XII  
*Marina militare 2000*
- 157    Tesi XIII  
*La nave polifunzionale nelle missioni di proiezioni strategica*
- 167    Tesi XIV  
*Strategia del "Mediterraneo allargato"*
- 177    Tesi XV  
*Modello di difesa e nuovo concetto di potere marittimo*
- 189    Tesi XVI  
*Unione Europea e potere marittimo*
- 201    Tesi XVII  
*Fatti e riflessioni raccolti dal forum di relazioni internazionali*
- 213    Tesi XVIII  
*Nuovi aspetti marittimi dell'occidente europeo*
- 223    Tesi XIX  
*Analisi della situazione navale internazionale 2004-05*
- 243    Tesi XX  
*La minaccia del terrorismo globale*
- 263    Tesi XXI  
*La strategia marittima verso il futuro*
- 273    Tesi XXII  
*Politica e dottrina marittima nel mondo globale 2020-2040*
- 281    *Bibliografia essenziale*
- 283    *Note*

## Prefazione

dell'Ammiraglio GUIDO VENTURONI\*

Sono particolarmente lieto di contribuire con questa Prefazione all'opera antologica del Professor Giorgio Giorgerini che raccoglie organicamente una selezione dei suoi scritti e trattazioni, rivisti e aggiornati ai giorni nostri.

Al Prof. Giorgerini va infatti attribuito il grande merito di aver tenuta accesa la fiaccola del sapere marittimo e per questo voglio esprimergli il mio personale riconoscimento per aver contribuito alla sua divulgazione, sia nell'ambito istituzionale della Marina e della Difesa, sia nel mondo civile per aver coinvolto nel dibattito il mondo accademico.

Con quest'ultima opera, l'Autore stimola una riflessione sul Potere Marittimo di oggi, dove globalizzazione e geografia del commercio marittimo mondiale, cioè la rivoluzione dei *containers* hanno modificato le relazioni socio-politico-economiche.

In realtà, gli accadimenti del mondo contemporaneo, complesso e gravido di eventi strategici che si susseguono a ritmi incalzanti, mettono in risalto l'attualità di quei principi dei maestri del pensiero, che il Prof. Giorgerini, sin dal lontano 1956, continua costantemente a contestualizzare e insegnare con passione nelle sue brillanti conferenze, in contesti prestigiosi dell'Alta Formazione Militare e Universitaria.

Dalle definizioni classiche, che l'Autore non si stanca di ricordarci — *repetita iuvant* — sappiamo che il Potere Marittimo è la capacità attraverso la quale, uno Stato proiettato sul mare può essere preponderante o dominante rispetto agli altri Stati esercitando un dominio del mare che possiamo definire con modalità "territoriali". Nella lotta per l'acquisizione di questo Potere, che da Roma in poi ha caratterizzato il divenire della Storia, viene privilegiato chi si trova in coerenza con quei noti requisiti di Mahaniana memoria, e potrà quindi delineare un dominio acquisito per esercitare le funzioni di controllo delle acque e negazione dell'uso del mare.

Oggi, a fronte di una crescente interdipendenza, nessuno può negare che la complessità, varietà e intreccio delle problematiche securitarie, richiedano sforzi collettivi. Per cui i concetti fondanti di Potere Marittimo e derivati devono essere inquadrati e risolti in ambiti multinazionali, organizzati con

\* Ammiraglio e già Capo di Stato Maggiore della Difesa e della Marina Militare e NATO Chairman Military Committee.

forme cooperative permanenti di Alleanze o di Coalizioni di volonterosi e simili.

In un contesto che da tempo ha visto l'economia come forza politica trainante, il controllo degli spazi marittimi si conferma come esigenza operativa cruciale nelle multidimensionalità delle relazioni tra gli Stati. Purtroppo con la contrazione della presenza delle navi militari, i mari sono diventati spazi poco controllati e i vuoti di sicurezza o di capacità degli Stati interessati ad esercitare la sovranità, sono stati sfruttati per attività illecite di ogni sorta, a partire dalla riscoperta del *business* dell'antica pirateria.

A questo riguardo, mi preme sottolineare che, nell'amnesia generale che caratterizza il mondo contemporaneo dall'eccesso di informazione globale e istantanea, nel rapporto al Consiglio d'Europa del dicembre 2008 sull'applicazione della Strategia di Sicurezza del 2003, il documento del Segretariato definì il fenomeno della pirateria come «una nuova dimensione della criminalità organizzata». Eppure la pirateria è un fenomeno arcinoto che si è ripresentato nel nuovo millennio come sintomo della situazione caotica che regna in Paesi “falliti”, e prospera nel doppio vuoto di regime giuridico e di capacità e volontà del sistema degli Stati di esercitare diritti di sovranità negli spazi “non governati”.

Di fatto, le opportunità della nuova era richiedono un ambiente favorevole per la continuità dei flussi e l'accesso a risorse strategiche. Infatti nel *cluster* marittimo le varie reti imprenditoriali sono collegate attraverso i *connectors* per eccellenza, ovvero le vie di comunicazione marittima per minimizzare i rischi, non più escludibili a priori avendo esigenza di un'adeguata cornice di sicurezza.

Da un lato, lo scenario del secondo millennio, vede confermati gli assunti del XX secolo, secondo cui:

- a) l'economia globale del benessere diffuso dipende dalla prospettiva di continuità degli scambi;
- b) la sfida di una Grande Potenza non può che venire da un'altra che aspira allo stesso rango e, come avveniva prima, la crescita economica è accompagnata da un adeguamento dello strumento militare;
- c) da quanto indicato la diagnosi della neo-prodotta “Strategia Globale” della Unione Europea mette in luce un mondo contemporaneo «in crisi esistenziale, fragile... connesso... e complesso» e, io aggiungo, pericoloso per la presenza di divergenze, tensioni e conflitti in alcuni vicinati regionali.

Oggi, infatti, viviamo un momento in cui le capacità di difesa, se proprio non superano, quanto meno equivalgono a quelle di offesa. È questa una condizione che l'icona del pensiero strategico francese, Guibert aveva para-

gonato all'apice dell'arte militare e che, un secolo fa, si verificò sul terreno dell'inizio della Grande Guerra, determinando l'arresto delle grandi manovre e lo stallo dei fronti in una logorante guerra d'usura. In realtà gli ultimi anni si sono rivelati particolarmente intensi e nella *governance* mondiale si è accesa una pericolosa competizione per marcare, per terra e per mare, la presenza, il dominio territoriale e la potenzialità di negarvi l'accesso a chi, grazie alla propria supremazia militare poteva farlo senza soffrire gravi perdite. Ecco, allora che quei vecchi concetti tornano di attualità sotto nuove forme, alla luce della dinamica dell'evoluzione / rivoluzione dei mezzi e della geostrategia che ridisegna il contesto contemporaneo. Come a dire che, nel divenire di un mondo contingente e mutevole al mutare degli scenari della geopolitica e della tecno-strategia, cambiano anche le condizioni per l'applicazione di vecchi concetti. In sintesi, cambiando le situazioni del confronto reale e virtuale, si richiedono nuove strategie e schemi operativi.

In questo quadro, la nozione di *dominio del mare* sin qui esercitata dall'Occidente sulla superficie, sopra e sotto di essa, essendo la conseguenza di un Potere Marittimo sinora indiscusso, necessita di una continua opera di manutenzione per rispondere alle nuove sfide.

È vero che dalla battaglia del Golfo di Leyte (ottobre 1944) e dallo sbarco a sorpresa a Inchon (Corea; settembre 1950), fatta salva la breve parentesi della guerra delle Falklands (Atlantico: aprile-giugno 1982), non si è più assistito a operazioni di grandi dispositivi aeronavali. Però oggi l'evoluzione tecnologica e in particolare la rivoluzione del digitale (robotizzazione della guerra remota, dei droni, delle piattaforme *unmanned*, degli investimenti nel settore missili *balistici* contro *capital ships*), stanno trasformando il modo di operare in mare. Il lungo periodo di dominio del mare esercitato dalla US Navy, ci ha portati a dare tutto per scontato, a vivere di rendita e a preferire termini e concetti del tempo della tecnologia dell'informazione, derivati dalla cosiddetta RMA (*Revolution in Military Affaires*).

L'esempio più rappresentativo dei nuovi scenari che si schiudono, viene offerto nel Continente Asiatico, dove le dispute arcipelagiche nel Mare della Cina Meridionale e Orientale, oltre a quelle confinarie che coinvolgono anche Potenze nucleari, sono all'ordine de giorno. Da questo contesto nasce la revisione della postura dei dispositivi militari americani nel quadro del cosiddetto *third off set balancing* statunitense, comprensivo di una strategia dei mezzi. Sono ormai certi i rischi della corsa a sistemi avanzati, cioè quelli volti a negare l'occupazione o attraversamento dell'area che si intende proteggere. L'impianto di capacità d'interdizione si configura nel dispiegamento di forze simboliche e, all'occorrenza, l'impiego di una combinazione di mezzi offensivi e difensivi per impedire l'accesso a uno spazio fisico, oppure in movimento all'interno di esso. In breve, l'obiettivo è quello di dissuadere Potenze esterne dall'intervenire nella regione d'interesse in caso di crisi.

In questo scenario, l'antologia del Professor Giorgerini è quanto mai benvenuta e tempestiva. Egli, ripercorrendo e analizzando le griglie di lettura dei Maestri del pensiero marittimo, da A.T. Mahan americano questo, sino ai nostri D. Bonamico, R. Bernotti e G. Fioravanzo, mette nel giusto risalto la valenza strategica delle comunicazioni marittime e delle condizioni a contorno, materiali strutturali compressivi della strategia dei mezzi e degli schematismi operativi. E non vi è dubbio che la conoscenza di questi elementi di base facilita la comprensione dei nuovi scenari marittimi.

Il nostro Autore non si limita ai soliti aspetti geografico-economico-militari. Nella sua opera informativa si sofferma, tra l'altro, anche su due temi a me cari: quello della cultura strategica, strettamente connesso con la formazione della classe dirigente, e quella del nostro ambiente operativo per vocazione, il "Mediterraneo allargato". Quest'ultimo, oggi sempre più valido nel contesto delle interdipendenze, mi sembra scomparso nell'uso corrente, dove ha fatto capolino un acronimo di marca anglosassone: *Middle East North Africa* (MENA) nato nel mondo finanziario occidentale per raggruppare le economie del Mediterraneo-Euro-Arabo.

Proprio le vicende di quest'ultimo rafforzano la nozione di "Mediterraneo allargato", in base al quale il limite del Mare "Nostrum" oltrepassa, dal punto di vista securitario, i confini della massa liquida marina. Se vogliamo, questa nozione era stata già introdotta dal nostro storico Pietro Silva e da un altro famoso storico, Fernand Braudel, che lo intendeva «non un mare, ma una successione di mari». In questa prospettiva, quanto mai attuale per il succedersi delle rivolte della "Primavera Araba, la nozione di spazio "allargato", estesa anche all'*hinterland* sub-sahariano, è apparsa la più rispondente al predetto acronimo di moda, a mio avviso limitativo.

Come spesso accade per i fenomeni complessi l'eccesso di semplificazione non aiuta a comprendere l'effetto combinato della pluralità dei fattori. Infatti, limitando le vicende al solo bacino marino, e senza considerare l'*hinterland* dal Golfo di Guinea al Corno d'Africa, si perde la vista d'insieme e dunque la varietà e complessità delle dinamiche nonché i loro intrecci che sono la costante del mondo d'oggi.

Nel suo noto aforisma, Eraclito, famoso storico dell'Antichità, si chiedeva quale fosse la verità rivelata e la risposta era sempre la medesima: «Il tutto passa ed è soggetto alla erosione del tempo!».

## Introduzione

Il contenuto di questo libro “navale” non contiene lezioni di storia dedicate allo scorrere di fatti e vicende nel corso cronologico dell’esistenza della nostra Umanità. Non racconta le articolazioni della geografia storica né l’epica di grandi e famosi personaggi del passato. Qualora nella lettura si incontrasse qualcosa di ciò, essi sono stati inseriti quali punti di riferimento per la materia trattata nelle pagine che seguono.

Ma quale è il soggetto trattato e di cosa vogliamo conversare ? Quella di sempre quando il soggetto primo è l’elemento del Grande Mare, e il secondo quello dell’Uomo che sempre tentò di dominarlo senza mai riuscirci. Eppure l’impegno di azione e di pensiero è quello di sempre: dottrina, riflessione, interpretazione, analisi e sintesi, *animus* politico e militare, capacità di prevedere e decidere, anticipare e agire e quindi rivolgersi all’intelletto strategico definendone lo strumento tattico di uomini e mezzi per confrontarsi sul mare con chi minaccia o si oppone agli interessi nostri nella ricerca della nostra parte di *sovereign of the sea*.

Quindi affrontarlo dapprima nelle spire della prevenzione politica e diplomatica della dissuasione, se inutile ciò, allora ingaggiarlo, batterlo nella manovra e nel fuoco, costringerlo a ritirarsi, conquistare il dominio del mare, vittoriosi su chi vorrebbe il nostro danno. Questo lo scopo!

Uno scritto dunque che vuole sollecitare alla riflessione sulle dottrine della Potenza Marittima e al raffronto col patrimonio di una ricchezza prammatica ereditata da drammi e successi della lotta su mari e oceani nel corso del tempo.

La struttura del volume si richiama ad una suddivisione della materia per TESI e non per capitoli come di solito accade, proponendo appunto un testo di tesi, di discussione, di dibattito, di analisi e sintesi, di previsione e di soluzione, di critica e di aggiornamento sui molteplici aspetti dell’esercizio del Potere Marittimo e delle attuazioni della Strategia Navale.

Ogni TESI si propone come strumento scientifico di indagine, di obiettivo dialettico e di struttura accademica. Tutte le TESI, ventidue, sono precedute da un breve richiamo ad accadimenti riferiti a situazioni politico strategiche o di evoluzione tecnologica, nonché a situazioni di crisi e di minaccia nel fitto intreccio di interessi nazionali, di comunità, di alleanza, collettivi, il tutto incluso in un dato ponte di tempo per trarne conoscenza e scienza per il presente e soprattutto indicazioni per l’avvenire.

Il testo che presento è una selezione dei miei tanti contributi in scritti, conferenze, convegni, pubblicazioni sulla materia navale dal 1955 sino 2015. I contenuti sono presentati inalterati rispetto agli originali del loro tempo: essi coprono un arco di sei decenni: sessant'anni, che non sono pochi!

Commenti e valutazioni sono posti in alcune Note raccolte nelle appendici al termine del volume. In alcuni rari casi qualche sintetico commento o aggiornamento può essere stato inserito nel corpo stesso del testo.

Sono grato alla Marina Militare per l'attenzione che ha sempre voluto riservarmi per l'attività svolta a favore delle ricerche, studi e promozione della cultura navale. Animo grato ho sempre mantenuto e mantengo verso quell'arena di elevate dottrine militari marittime che è l'autorevole «Rivista Marittima», di cui sono onorato di essere collaboratore sin da un tempo ormai lontano. Merita essa di raccogliere il meglio di quanto produce l'intelligenza della filosofia del “mare” e di continuare a fare delle sue pagine lo strumento di confronto e innovazione.

Grande onore ho sempre avvertito da quando, inizio nel 1962 e termine nel 2010, fui chiamato come conferenziere, a collaborare alle Sessioni di Stato Maggiore dell'Istituto di Guerra Marittima a Livorno per proseguire poi con l'attuale Istituto di Studi Militari Marittimi a Venezia. Una esperienza unica di confronti e di idee e di maturazione intellettuale mettendoci alla prova di validità di dottrine e di situazioni. Il mio ricordo di stima a tutti gli Ammiragli Comandanti, agli Ufficiali coadiutori del Quadro docente e alla schiera numerosa degli Ufficiali Frequentatori incontrati poi nel corso del tempo nelle loro destinazioni a bordo e a terra.

Se in chiusura di questo mio lavoro raccomandazione posso rivolgere a studiosi e ricercatori di dottrine strategiche e di storia navale e di relazioni politico-economiche internazionali, è quello di comprendere in primo luogo che tutti questi *assets* sono integrati, per quanto ci riguarda, in un quadro di evoluzione navale e tecnologica volto e necessario al conseguimento di un Potere Marittimo. Virtù dunque insite nei nostri valori di vita messi alla prova con serietà e convinzione socratica, con la continua ricerca della verità spesso un passo avanti a noi e quindi a noi celata *ab initium negligendo*. Infine acquisire un animo sereno nell'esprimere un giudizio, una valutazione, un'azione.

Portato a termine questo mio “Conversando di Potere Marittimo e Strategia Navale”, rivolgo un profondo ringraziamento all'Ammiraglio di Squadra Guido Venturoni, già nostro Capo di Stato Maggiore della Marina — nonché poi della Difesa e Presidente del Comitato Militare della NATO — per avermi concesso una sua prefazione al volume che espone brillanti idee relative al nostro teatro strategico, e anche oggetto di condivise visioni in tanti anni di simpatica e cordiale conoscenza.

Grazie anche all'Ammiraglio Mario Rino Mè, Docente di materie strategiche all'Istituto Alti Studi per la Difesa – IASD) per un commento generale

sul testo completato. Ho apprezzato molto i suoi rilievi e la simpatia delle nostre conversazioni.

Mi sia concesso un ringraziamento affettuoso alla dott.ssa Michela Giorgerini, mia figlia, che mi ha risolto non poche difficoltà informatico-digitali, più la correzione di varie TESI.

Utile mi è stata la collaborazione del mio assistente, Dott. Angelo Savoretti, per le ricerche bibliografiche e documentarie, rivelandosi, già da tempo, ottimo ricercatore ormai prossimo alla pubblicazione di alcuni suoi primi libri, per i quali gli formulo gli auguri più fervidi di successo.

Un riconoscimento particolare di gratitudine per l'affettuosa, fraterna amicizia e collaborazione dimostratami nel corso di questa opera al Dott. Aldo Canale agevolando la pubblicazione attraverso la sua professionalità nei sistemi di promozione e comunicazione. Di conseguenza un grazie affettuoso alle collaboratrici di Aldo per l'aiuto e il lavoro svolto a mio favore e per il tratto gentile e cordiale che mi hanno sempre riservato. Dunque grazie a Francesca Oliva, Patrizia Pasqua, Vanessa Ricciardi, Laura Lodi, Lucia Panfili.



## Potere marittimo\*

Quale domani?

Si avvicina la fine del secolo e anche del millennio: domande sull'avvenire si pongono in modo naturale. Il principio del Potere Marittimo mantiene la sua validità? Quale valore e che realtà avrà domani, specie in un mondo dove le relazioni tra gli uomini e gli Stati mutano così rapidamente, nell'altrettanto rapida evoluzione dei cambiamenti umano-economici e scientifico-tecnologici?

Il principio del libero uso del mare è rimasto, secondo il mio modo di vedere, inalterato. Ciò che in parte si è modificato, o meglio si è adeguato, è l'insieme degli elementi necessari per usufruire dell'esercizio del potere marittimo. Adeguamento che ha significato anche accrescimento delle doti e delle attribuzioni del Potere Marittimo. Le essenzialità per fare pratica e rendere effettivo il concetto di esercizio del Potere Marittimo si sono oggi consolidate tanto da presentare una scala di nuovi giudizi e di altrettanti nuovi valori fra le Marine Militari.

Non credo sia il caso di risalire ai filosofi tardo-rinascimentali della politica del mare: Tommaso Campanella, che nel suo pensiero congiunse la tematica scientifico-filosofica con quella politico-religiosa e che sintetizzò la già evidente realtà col suo «chi è padrone del mare è padrone della terra», o Huig van Grooth (Grozio) che nel suo *De jure belli ac pacis* portò il ragionamento filosofico del diritto a fissare limiti e ampiezze della sovranità degli Stati, introducendo il principio della libertà del mare e la pratica della guerra («che non contrasta con la natura dell'uomo») entro le regole del diritto.

Gli stessi grandi pensatori navali dal tardo '700 e quelli dell'inizio '900 (Mahan, Callwell, Bonamico, Colbert, Castex e altri) li lascerei nella galleria dei filosofi della guerra sul mare e della sovranità marittima. Il valore delle loro idee risiede inalterato nel principio universale dell'uso del mare.

In Italia, specie fra le due guerre mondiali abbiamo avuto una grande scuola di pensiero navale rappresentata dalla triade Romeo Bernotti, Oscar di Giamberardino, Giuseppe Fioravanzo. Scuola di pensiero che fu apprezzata all'estero, anche se, ma è consequenziale, la dissertazione sul Potere

\* Pubblicato su «Rivista Marittima» nel maggio 1989, riproposto nel 2016 dopo 27 anni.

Marittimo scivolava sul piano più pragmatico della strategia navale. Metodo comune a tutti e tre i pensatori, forse più accentuato nel Bernotti e nel Fioravanzo che non nel Di Giamberardino nel quale l'impegno della *ratio* filosofica è prevalente nella formulazione del suo elevato pensiero.

Il Di Giamberardino, uomo di grande cultura e di raffinato pensiero, rifacendosi agli illustri interlocutori, racchiuse il significato di Potere Marittimo nei semplici termini della possibilità per uno Stato di usare il mare per i propri interessi, ammesso che esso sia capace di difendere queste sue attività e, per esempio, di impedirne l'uso ad uno o più avversari.

Quest'ultimo punto e tutto l'insieme del pensiero sul Potere Marittimo, furono ripresi contemporaneamente dal Fioravanzo che richiamò una realtà politica e strategica che veniva talvolta trascurata a favore di riflessioni esclusivamente militari. Egli precisò, e lo fece molto bene, che il mare non è un'area di conquista, bensì una grande via di comunicazione quindi di flussi economici. Poiché economia ed esistenza dell'umanità formano un binomio indissolubile, concluse — rifacendosi a Campanella — che chi domina i mari domina il mondo.

Ponendo i contenuti del Potere Marittimo come elementi di fondo delle relazioni internazionali, Fioravanzo intravide e anticipò la strategia della dissuasione, della deterrenza. Scrisse che il Potere Marittimo poteva e doveva essere capace di vincere la guerra senza che fosse necessario combatterla.

A mio modo di vedere, il Fioravanzo andò più avanti di altri nell'analisi del Potere Marittimo, traendone valide considerazioni strategiche che lo portarono ad essere il fautore primo del comportamento “difensivo-offensivo”, ben adattandosi alla situazione italiana. Egli faceva un distinguo fra “potere marittimo” e “potere militare marittimo”. Il primo era il potere che uno Stato teneva nel dimostrare la cura e l'importanza della sua forza sul mare, ottenuta combinando il rilievo economico dei traffici commerciali e dello sviluppo cantieristico e operativo della marina mercantile con una marina da guerra adeguata ad assicurare quei traffici. I mezzi per l'esercizio del potere marittimo erano dunque la marina mercantile, adeguate forze navali commisurate all'esigenza “offesa-difesa”, una rete d'appoggio logistico quali porti, basi, cantieri, difese delle coste.

Per “potere militare marittimo” si doveva invece intendere il solo complesso delle forze navali e delle infrastrutture al loro servizio e il cui scopo fondamentale doveva essere la *guerra*, cioè quello di conquistare la massima libertà possibile di usare il mare a proprio vantaggio e a danno del nemico, permettendo la continuazione dei traffici essenziali all'alimentazione del proprio potenziale bellico ed economico, di portare attraverso il mare, se necessario, truppe destinate a sbarcare sul territorio nemico o a raggiungere fronti oltremare.

Fu chiarezza verso condotta e sorti della futura guerra italiana? Fu piuttosto una tesi che incontrò ampie conferme, sebbene, proprio a proposito del Potere Militare Marittimo, il Fioravanzo riaffermò spesso il principio che la guerra sul mare è l'offesa e la difesa delle linee di comunicazione, non certo lo scontro fine a se stesso tra due flotte (Jutland *docet*) salvo che questo non fosse correlato ad eventi di guerra al traffico.

Il Fioravanzo preavvertì una realtà di oggi: valutazioni strategiche, specie da parte politica, che arrivano persino a voler dettare le regole della condotta tattica. Il confine tra l'arte di condurre la guerra e quella di combattere si è fatto più labile e indefinito. Esempi di ciò si sono avuti nelle recenti missioni nel Golfo Persico, rientrate nella più classica delle interpretazioni del Potere Marittimo: la difesa della libertà dei mari, dei traffici marittimi, degli interessi strategico-economici, sebbene il comportamento tattico abbia talvolta soggiaciuto a quello politico-strategico.

Gli studi sull'evoluzione del concetto di Potere Marittimo hanno sempre costituito un punto di partenza per più ampie considerazioni sulla strategia che appariva come esigenza più immediata e aderente allo sviluppo dello strumento militare-marittimo. Anche l'ammiraglio Bernotti, uno dei più insigni dei nostri studiosi, interpretò il Potere Marittimo come il presupposto per lo sviluppo della strategia: egli definì sinteticamente il Potere Marittimo come la libertà di movimento sul mare e la capacità di contrastarla all'avversario.

Eppure il Potere Marittimo e il suo esercizio coinvolgevano nel loro insieme ben altre componenti essenziali della vita e delle attività economiche, politiche, culturali e militari di uno Stato.

D'altra parte era anche vero che alcuni di questi aspetti non erano ancora stati messi a fuoco dall'esperienza. Il discorso-dibattito sulle strategie era invece molto più circostanziato, incisivo e mirato allo sviluppo delle varie Marine. Quindi esso risultava più importante per gli Ammiragliati che convertivano i dibattiti e i confronti dialettici in fatti concreti di finanziamenti per la costruzione di nuove navi, per il mantenimento e l'incremento delle forze esistenti e della loro rete di appoggio, costituita da catene di basi disposte per meridiano e per parallelo.

Parlare di strategia marittima fu all'epoca un fatto generalizzato in tutte le Marine che si potevano considerare potenze navali. Tutti si rifecero criticamente alle definizioni del Colbert e del Richmond. Il primo, con la sua distinzione tra "strategia marittima" («i principi che governano la condotta di una guerra nella quale il mare è un fattore fondamentale») e "strategia navale" («è parte della strategia marittima, determina i movimenti della flotta quando la prima ha ben preciso quale ruolo la Marina debba giocare nella condotta delle operazioni terrestri»). Il secondo con i suoi traffici e con la sua interpretazione di strategia marittima «che consente ad

una nazione di inviare i suoi eserciti e i suoi traffici attraverso i mari e gli oceani che si trovano tra il suo territorio e quelli degli alleati e tra il suo e quelli dove ha l'esigenza di accedere in caso di guerra, impedendo che l'avversario compia le medesime azioni».

A distanza di tempo mi sembra che un'analisi sulla realizzazione delle varie componenti per la costruzione del potere marittimo abbia maturato più frutti che non quelli sulla strategia, dando sempre per scontato che sia l'uno sia l'altro criterio non hanno mai avuto né possono avere valore assoluto all'atto pratico, ma solo effetti di relatività.

La Seconda guerra mondiale ha dimostrato che il *command of the sea*, e quindi la vittoria navale, può essere conseguito solo mediante l'armonica adeguatezza e l'altrettanta armonica integrazione degli elementi costitutivi del Potere Marittimo, di cui la Strategia Marittima e Navale sono una derivata.

Fra le molte migliaia di pagine scritte durante e tra le due guerre mondiali a proposito di strategia marittima, mi sovengono, senza diminuire di un niente tante altre giuste e opportune idee, due giudizi. Uno, di Winston S. Churchill, risalente al 1915: «In nessuna altra forza armata il pensiero è tanto importante come in Marina, però gli ufficiali sono giudicati per quello che sanno fare quando sono in mare».

L'altro giudizio è di Bernard Brodie, illustre rappresentante americano del pensiero navale contemporaneo, che nel suo *A Guide to Naval Strategy*, affermò criticamente, nel pieno della Seconda guerra mondiale (1939-45), quindi avendo sott'occhio il rapporto tra teoria e realtà, che «è molto più facile parlare dei principi della strategia marittima che non elencarli», e che:

La trattazione dei principi della strategia navale è un'invenzione recentissima: i grandi ammiragli del passato hanno raggiunto la loro fama senza aver bisogno di catechismi. Essi hanno affrontato e risolto i loro problemi sulla base del buon senso e dell'esperienza e arrivando a grandi decisioni. Tuttavia il buon senso non è una materia prima molto abbondante.

Nell'atmosfera critica e incandescente della guerra, fu proprio Bernard Brodie che riesaminò e dettò nuovamente i principi del Potere Marittimo proprio sulla base delle esperienze della prima guerra totale che si stava combattendo e che non aveva avuto pari nel passato. Il Brodie, non certo tenero verso gli studiosi più recenti del Potere Marittimo e soprattutto della Strategia Marittima, riconfermò il principio che il potere non andava inteso solo come disponibilità di navi da guerra, concetto che era ancora dominante in altre "filosofie" strategiche. Secondo Brodie il Potere Marittimo si riconfermava come l'insieme delle armi, delle installazioni e delle condizioni geopolitiche che consentono a una Nazione di assicurare il traffico marittimo durante la guerra, includendo nel traffico anche il trasporto di