

# Il significato del potere marittimo

ROBERTO DOMINI<sup>1</sup>

Ringrazio i Professori Crismani e Befani che hanno introdotto il tema di oggi e ringrazio Irene Da Ros, nostra socia, per averci coinvolto in questa attività di studio a Trieste, in una terra, in un luogo, dove veramente porci questa domanda (l'Italia è un Paese Marittimo? n.d.a.) forse non è casuale, visto che, a differenza di altre realtà nazionali, qui si respira quotidianamente una forte cultura marittima. Ringrazio inoltre la Signora Annella Flamigni di aver accettato l'invito di essere qui con noi a ricordare la figura di suo marito Antonio Flamigni, uno dei massimi pensatori in campo marittimo del secolo scorso.

Sono felice di poter contribuire al dibattito presso questa prestigiosa Università, perché ritengo sia indispensabile riflettere sulle opportunità non solo economiche, ma soprattutto culturali che sono fondamenta di una tradizione che non può e non deve andare perduta.

Muovendo proprio dal ruolo svolto dal mare per facilitare



Fig. Leone di Lissa, traslato sul Viale dei pini presso la Regia Accademia Navale (Fondazione Bonaldi).

la comunicazione tra culture diverse, richiamata dal Professor Crismani, evidenzio che non molto lontano da Trieste, di fronte alle sponde dalmate, c'è l'isola di Lissa, teatro nel 1866 della famosa battaglia navale tra l'impero Austro-Ungarico e l'Italia, combattuta durante la terza guerra d'indipendenza. Su un promontorio, sede di convento e cimitero di marinai, era stato posto il monumento del 'Leone morente di Lissa'<sup>2</sup> che ricorda questa battaglia, sul quale è impressa la frase "Se metti un dito nel mare entri in contatto con il mondo".

Il mare, in effetti, è un elemento che non ha barriere, non ha confini e questo rende anche l'approccio ai problemi, da parte di chi 'vive sul mare', completamente diverso dal modo di pensare di chi 'sul mare non vive'.

Proprio dalla diversità si deve partire per osservare, con un'ampia prospettiva, il fenomeno della marittimità e ciò ci

ha portato a strutturare i nostri interventi tenendo conto di una dimensione discendente, la prima strategica, la seconda operativa e la terza economico-culturale.

Legata indissolubilmente alla strategia marittima, che ciascuno Stato dotato di confini bagnati dal mare dovrebbe avere, è connaturata la diversità delle possibili declinazioni delle visioni strategiche in quanto esistono condizionamenti ed esperienze storiche proprie che non possono essere trascurate.

Un punto su cui dobbiamo concentrare la nostra attenzione è che la propensione marittima di uno Stato rappresenta un importante valore per la comunità da esso rappresentata. E questo non deve essere racchiuso o condizionato da un valore monetario o finanziario. Oggi è necessario ripensare al valore dei progetti non tanto in funzione del loro costo, ma della loro utilità, del patrimonio di conoscenze ed esperienze di cui consentono lo sviluppo. In sostanza gli investimenti dello Stato, se ben attuati e pianificati, fanno vivere meglio i cittadini, offrono opportunità, speranze e, come nel caso della flotta, offrono una cornice di sicurezza senza la quale un Paese vivrebbe peggio.

Va sottolineato, infatti, che il valore di un investimento non è solo legato alla produzione di ricchezza: il valore, infatti, può essere non misurabile, ma rappresentare una positività per la collettività, come per esempio gli investimenti in cultura e formazione o quelli in opere pubbliche come porti, strade o reti comunicative. Gli investimenti fatti sulle attività marittime sono costosi, ma hanno ritorni incredibilmente elevati e non solo in termini monetari.

Dovremmo quindi comprendere tutti che il mare e le attività che su di esso si svolgono rappresentano un valore irrinunciabile per il nostro Paese e che per questo motivo è necessaria una strategia che consenta l'ottenimento del massimo risultato economico e politico.

La costruzione e l'efficacia delle *supply chains* rappresentano qualcosa di fondamentale per l'economia, ma spesso, poiché derivanti da un investimento statale, tendono a essere sottostimate o, peggio ancora, considerate una passività. Ciò è naturalmente sbagliato in quanto tutto ciò entra in un importante contesto che, all'interno del CeSMar, abbiamo definito come *strategia delle risorse* ovvero una perfetta interazione e integrazione tra mondo privato e pubblico, tesa a perseguire un fine superiore come il potere marittimo. Questa strategia deve poter puntare a una crescita innovativa, sostenibile e inclusiva al fine di rispondere alle esigenze nazionali nel rispetto delle spinte sociali e politiche del momento.

Il potere marittimo è strettamente legato alla cosiddetta *blue economy*<sup>3</sup>, vale a dire tutte le attività commerciali e di sviluppo legate ai mari, viste come opportunità di comunicazione e scambio. Va sottolineato che gli effetti di questo processo virtuoso non si esauriscono sulla costa, ma entrano ben all'interno delle regioni che si affacciano sul mare, contribuendo in maniera sostanziale al loro sviluppo sociale e culturale. È per tutti evidente che le attività economiche a connotazione marittima sono influenzate sia da conflittualità endemiche dovute a rivalità sia da scarsità di risorse assegnate, ma soprattutto sono fortemente legate alle tendenze geopolitiche, geoeconomiche e tecnologiche.

È necessario comprendere poi che non solo non può esistere un valore economico senza una visione politica (strategia) guidata da uno Stato che si ponga fini e obiettivi ambiziosi, ma soprattutto che i cittadini siano a loro agio con il concetto di valore pubblico, cioè di qualcosa che è proprio della comunità nel suo complesso e che va quindi difeso e sostenuto.

Dopo questa introduzione e prima degli interventi dei colleghi che completeranno il quadro mi concentrerò sulla strategia marittima.

Quando si parla di strategia si deve intendere, indipendentemente dalla aggettivazione cui il termine è affiancato, la presenza di tre elementi comuni: il primo sono i fini che chiunque si pone di raggiungere, il secondo i mezzi a disposizione per ottenerli e il terzo la presenza di volontà avverse.<sup>4</sup>

Strategia è quindi un processo di razionalizzazione (un *loop* di pensiero) tra i primi e i secondi (è perfettamente inutile avere fini elevati<sup>5</sup> se non ci si pone l'obiettivo di possedere i mezzi necessari a ottenerli) in un contesto dove si scontrano volontà tra loro in contrasto. Se non esistono avversari siano essi Stati, esseri umani, organizzazioni o la natura stessa, non si parla di strategia, ma semplicemente di pianificazione.

È bene premettere che ogni Paese dovrebbe avere una strategia in funzione non solo dell'approccio emergenziale per risolvere "oggi" le problematiche contingenti, ma occorre pensare nel lungo periodo a ciò che potrebbe accadere fra dieci-quindici anni e ragionare in funzione di quelle previsioni temporali, con una prudente pianificazione degli interventi. Per esempio, una Marina Militare non si improvvisa, ci vogliono anni di studio, ricerca, lavoro per avere uno strumento che sia disponibile solo dopo quindici anni o più. Ma questo vale anche nel settore della formazione: un'errata valutazione fatta oggi ha conseguenze di lungo termine che si evidenziano dopo almeno dieci anni.

Quando si parla di Stati, la strategia che essi definiscono assume nomi diversi in funzione delle caratteristiche culturali. Si può parlare quindi di *grand strategy* (UK), *stratégie totale* (Fra), *national strategy* (US) o ancora per noi italiani di *strategia globale*. In tutti questi casi gli Stati fanno leva su tutte le possibili risorse di cui dispongono, di ogni tipo esse siano.

La strategia globale di un Paese è quella che il governo sviluppa, ed è legata alla propria visione politica. In questa strategia devono entrare tutte le varie realtà che compongono

il complesso delle attività gestionali come l'economia, l'informazione, l'istruzione, l'università, la sicurezza, ecc.

Di massima la strategia globale di un Paese è fortemente condizionata da alcuni elementi che potremmo indicare come interni allo Stato (non modificabili o modificabili con grande lentezza) o esterni (modificabili). Tra quelli interni o propri dello Stato vanno considerati:

- la posizione geografica e la presenza di zone *off-shore*;
- le caratteristiche fisiche del territorio (conformazione dei confini terrestri e marittimi) e la sua estensione;
- l'entità della popolazione;
- la storia e le tradizioni di un popolo;
- la disponibilità di risorse.

Tra quelli esterni o modificabili vanno considerati:

- il carattere della popolazione;
- le caratteristiche del Governo relativamente alla sua capacità decisionale, alla sua credibilità e alla sua stabilità;
- la capacità e produzione economica e, per quanto attiene al mare, possedere un'industria cantieristica d'avanguardia;
- la capacità di produrre energia in quantità tale da soddisfare le esigenze energetiche nazionali;
- la volontà di dotarsi di un'opzione di strategia globale che abbia nel mare il punto di riferimento che per semplicità chiameremo strategia marittima.<sup>6</sup>

Questo ultimo punto è molto importante in quanto rappresenta l'essenza della valenza strategica dell'economia marittima per un Paese.

Per chi ha studiato le esperienze del passato di alcuni Stati come Atene, Cartagine, Venezia, l'Olanda, il Portogallo e la Gran Bretagna, è facile osservare che essi condividono alcune

caratteristiche quali una spiccata identità marittima e una maggiore attenzione al mare piuttosto che alla terra.

Proverbiale era la volontà politica veneziana di proibire gli investimenti sulla terraferma e di autorizzare solamente quelli sul mare (questa volontà venne meno a partire dal '400 per molteplici cause contribuendo forse alla decadenza del potere marittimo della Serenissima). Venezia fu un vero *Sea Power State* che aveva nel mare la centralità politica ed economica. Giusto un inciso sul Canale di Suez: già nel '500 la Repubblica di Venezia voleva avveniristicamente costruire un canale tra Asia e Africa per collegare il Mar Rosso al Mediterraneo e potenziare i suoi traffici con l'oriente, a conferma della sua profonda vocazione marittima. Tuttavia, sempre nel '500, inizia la parabola discendente della Serenissima, in contemporanea con le espansioni militari sulla terra ferma<sup>7</sup>.

Ciò ha reso le citate comunità molto ricche, capaci di ottenere un successo sproporzionato rispetto agli investimenti, ma soprattutto le ha rese dinamiche, culturalmente vive e attive, aperte, più libere degli stati coevi e inclusive e aperte alle esperienze altrui. Sono in sostanza stati che Andrew Lambert chiama *Sea Power State* e che, in italiano, noi del CeSMar abbiamo tradotto in Potenze Marittime (ovvero comunità a connotazione marittima) per differenziarsi dalle potenze navali (*Sea Power*). La differenza tra queste due forme di opzione strategica deriva proprio dal livello di connessione della strategia marittima rispetto alla strategia globale e gli obiettivi, da un lato il commercio, dall'altro l'egemonia.

Sempre secondo Lambert le potenze navali sono delle potenze terrestri che decidono di investire sul mare, ma rimangono fortemente condizionate dalla loro continentalità. Tra queste, per esempio, oltre a Roma (potenza continentale che decide di intervenire militarmente sul mare per combattere gli avversari, per sfruttare il mare, ma senza cambiare la

struttura governativa) ci sono gli Stati Uniti, che per molti è considerata una forma di talassocrazia, ma, per Lambert non sembra essere così. Egli, infatti, ritiene che gli Stati Uniti siano una potenza continentale che ha investito sul mare per avere determinati vantaggi (soprattutto la difesa dello Stato visto che non ha credibili avversari su terra, ma che poteva essere conquistato dal mare), ma la cui società e il modo di vita non sono condizionate da suo essere diventato un paese marittimo<sup>8</sup>.

Per Lambert, infatti, due sono i punti essenziali:

- al centro della vita civica delle comunità marittime è posto il commercio e non l'egemonia o il desiderio di conquista, propri invece delle potenze navali;
- qualsiasi Stato non deve sentirsi condizionato dalla "inevitabilità geografica" ma può scegliere di cambiare la sua cultura "dalla terra al mare" se a guidare questo passaggio è una lungimirante scelta politica<sup>9</sup>. Così è infatti avvenuto per gli USA grazie al ruolo di Alfred Tayer Mahan nell'influenzare la politica statunitense.

Questo significa che un Paese che guarda al mare dimostra di possedere una visione ampia temporalmente, esprime una valida capacità strategica, una volontà di utilizzare il mare. In sintesi, potremmo dire che il mare deve suscitare un interesse (di cui parlerà approfonditamente l'ammiraglio Andrea Liorisi) tale da giustificare gli investimenti nelle attività marittime.

Si è parlato di potenze marittime e navali ma, per essere tali, gli Stati devono definire una strategia marittima<sup>10</sup> ovvero costruire la capacità dello Stato di utilizzare il mare per perseguire i propri interessi. Ciò si ottiene sia costruendo l'*hardware* (le risorse/mezzi necessarie/i) sia il *software* (le strategie operative). Nel primo caso abbiamo la realizzazione

pratica della volontà politica di dotarsi di un potere marittimo, nel secondo si parla del suo corretto impiego operativo.

La strategia marittima, quindi, è quella componente della strategia globale del Paese (un'opzione strategica) intesa a creare e mantenere quel fattore di potenza, che è detto "Potere marittimo" e a pianificarne il suo impiego<sup>11</sup>. Questa strategia, come si vedrà, impone una serie di scelte di fondamentale rilevanza. Ciò significa che il sistema marittimo non è un qualcosa che deriva dalla strategia globale (in cascata). Ed è questo che differenzia la strategia marittima rispetto a altre forme di strategia. Essa è infatti connaturata in maniera completa con la strategia globale, cioè un Paese per avere una efficacia sul mare deve avere una strategia marittima ben concatenata alla strategia globale (come si diceva un'opzione di strategia globale).

Il Potere marittimo è un elemento che si determina a valle della definizione della strategia marittima e rappresenta l'*hardware* ovvero l'investimento che manifesta la realizzazione pratica della volontà nazionale di voler proiettare i propri interessi economici sul mare, al fine di consentire la difesa delle attività vitali.<sup>12</sup>

È quindi un obiettivo strategico da raggiungere nella sua completezza, che vede le risorse come pensiero, mezzi, uomini, logistica e gestione al centro delle azioni dello Stato.

In questo senso, il potere marittimo si potrebbe declinare in due aree: il c.d. *potere navale* da un lato, cioè la marina, la flotta, la capitaneria di porto e tutte le articolazioni elementari dello Stato che operano sul mare, e la *marina mercantile* dall'altro, ovvero il sistema del commercio mercantile che orbita in un'area economica parallela e interdependente con la prima (vedasi figura di Antonio Flamigni).<sup>13</sup>

Queste due realtà viaggiano insieme, perché non è immaginabile pensare di avere solo un'economia del mare senza

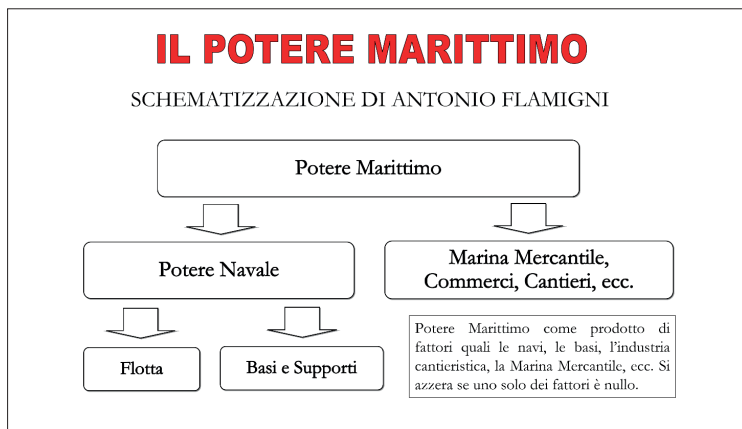


Fig. Il Potere Marittimo come era visto da Flamigni. Rielaborazione CeSMar.

avere un potere navale che la difende. Uno Stato che non sia in grado di difendere le proprie *supply chains* mercantili manca di una adeguata e indispensabile cornice di sicurezza.

Il potere navale è composto da una flotta, cioè da una di una componente militare credibile e di basi e supporti terrestri, con tutto un sistema complesso risultante dal prodotto di tali fattori, che deve interagire per sostenere l'impegno complessivo. Una costruzione complessa nella quale ogni elemento è importante, se non essenziale, in quanto il potere marittimo rappresenta il prodotto di più fattori e, se uno di essi è mancante, anche il prodotto dei vari fattori diventa nullo.

Queste scelte sono giustificate quando si pensi al problema attuale della garanzia degli approvvigionamenti energetici navali, connessi con la guerra in Ucraina, laddove il petrolio e gas sono indispensabili per il funzionamento del sistema produttivo. È indispensabile trovare il sistema per far sì che gas e petrolio alternativi alle forniture russe arrivino regolar-

mente nel nostro Paese. La diversificazione energetica è, così, strettamente connessa alle forniture navali e mantiene delle fortissime implicazioni con il potere marittimo che ciascuno Stato riesce a esercitare<sup>14</sup>.

La strategia marittima coinvolge quindi più aspetti e non può limitarsi a una sola flotta e agli equipaggi per manovrarla. Le risorse necessarie sono quindi il frutto di una scelta culturale effettuata da una classe politica che si pone obiettivi importanti e che pensa “in grande”, che decide di investire sul mare per l’elevato valore strategico che esso rappresenta.

Aver investito sul mare e sulle risorse necessarie a possedere un potere marittimo non è sufficiente, se questo potere non viene impiegato o viene impiegato male. Ecco l’importanza di una consolidata tradizione, di una efficace pianificazione strategica e soprattutto di una guida politica coraggiosa.

Solo così il *loop* si chiude ottenendo come premio il raggiungimento di una florida economia, la piena disponibilità di risorse, l’influenza politica, una capace dissuasione militare (*hard-power*), un’efficace diplomazia (*soft-power*), ricchezza e cultura, stabilità sociale e resilienza. Tutto ciò è possibile se la potenza marittima rimane tale concentrandosi sui commerci e non sull’egemonia. Se essa dovesse diventare egemonica o imperialista (abbandonando il mare per la terraferma) perderebbe di vista gli obiettivi strategici e si avvierebbe alla decadenza. Gli esempi non mancano, da Atene alla Gran Bretagna.

Il *loop* appena discusso è ben rappresentato dal grafico in figura, derivante dal pensiero di Angelo Ginocchietti, ufficiale di Marina che ha sviluppato il suo pensiero tra le due guerre mondiali. Il grafico, da me modificato, è il frutto di un lungo lavoro di approfondimento che tiene conto del suo impiego attuale e soprattutto delle valutazioni emerse in sede di riunioni in ambito CeSMar.<sup>15</sup> Esso sintetizza quanto è stato detto finora.

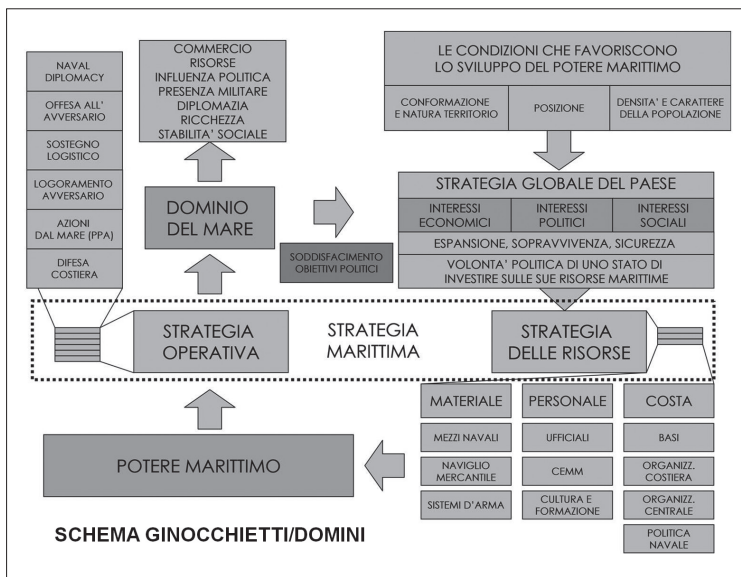


Fig. Lo schema di Ginocchetti. Modificato da Domini.

In alto a destra del disegno si può notare che tre condizioni sono un importante punto di partenza e sono legate alla conformazione e natura del territorio, alla geografia, alla densità e al carattere della popolazione (queste potrebbero essere integrate da quelle indicate poc'anzi). Quest'approccio, inevitabilmente, va a influenzare quella che è la strategia globale del Paese, che è fatta di interessi economici, interessi politici e interessi sociali, interessi che sono legati alla sopravvivenza, alla sicurezza e all'espansione/sviluppo economica/o dello Stato.

Da questa cascata strategica, gemmano due sotto-strategie: la strategia delle risorse e la strategia operativa. Strategia di risorse significa pianificazione dello scheletro del *materiale* di cui ho bisogno, quindi lo Stato deve poter sviluppare la tecnica, la tecnologia, la formazione del *personale* e la logi-

stica sulla *costa*, con tutto ciò che è di pubblica rilevanza per il sistema costiero come i porti e le infrastrutture, ma anche quello che ha richiamato il professor Crismani, difendere il mare, tutelare le risorse, salvaguardare gli *habitat* in mare, ovvero tutta quella serie di attività che sono connesse alla vita sul mare.

È da una buona strategia delle risorse che deriva la capacità di dotarsi di un potere marittimo adeguato e utilizzabile poi, con una capace strategia operativa, all'ottenimento di quello che viene chiamato il dominio del mare (*Britannia rules the waves*)<sup>16</sup>, un concetto oggi apparentemente desueto e forse applicabile solamente agli Stati Uniti.

Naturalmente l'ottenimento del dominio del mare è finalizzato allo sviluppo di commerci, un sicuro approvvigionamento di risorse, la capacità di influenzare politicamente o condizionare, grazie alla presenza militare lontana effettiva o minacciata (*hard power*), diplomazia (*soft power*), gli altri stati, la ricchezza, la stabilità sociale, ma direi anche la cultura.

Ed è proprio quello che sostiene Lambert su *Seapower states*, ovvero della volontà da parte di uno Stato che decide di investire le sue risorse nel campo marittimo allo scopo di ottenere la ricchezza sia culturale sia sociale, la stabilità politica e democratica che manca agli altri Stati continentali. Lambert ha espresso un giudizio netto sul fatto che Venezia e la Gran Bretagna, che risultano politicamente parlando (anche se non del tutto) paragonabili con le democrazie contemporanee, hanno rappresentato punti di riferimento per la nascita di una libertà individuale assolutamente superiore a quella degli stati vicini. Ugualmente superiori sono stati, nel loro caso, la qualità della vita, il livello culturale e la ricchezza e ciò ha reso Venezia e la Gran Bretagna dei riferimenti assoluti.

Nell'avviarmi alle conclusioni vorrei concentrare la mia

attenzione su uno dei punti toccati relativamente agli elementi che influenzano la nascita di una cultura marittima. Tutto ciò non avviene per caso, ma si ricollega perfettamente alle caratteristiche geostrategiche e geoculturali citate nella fase centrale del saggio.

La conformazione e la natura del territorio, la posizione, la sua densità e il carattere della popolazione, sono tutti elementi che entrano in gioco con forza. Certamente la posizione geografica delle zone c.d. *offshore* permane fondamentale e lo ha evidenziato benissimo il professor Crismani, quando parlava delle problematiche dell'Adriatico, citando gli interessi *offshore* adriatici condivisi con gli altri Paesi frontalieri, come Slovenia, Croazia, Albania e Grecia.

Le stesse caratteristiche fisiche e l'estensione del territorio e, naturalmente, il controllo degli accessi al mare, fanno subito pensare ai confini marittimi italiani come ben più condizionanti, visto che sono di molto ben superiori a quelli terrestri.

Ma gli aspetti culturali, di tradizione e storici (qualcuno la definisce geo-cultura e personalmente mi vede d'accordo nella scelta) sono anch'essi fondamentali per realtà come Trieste e Venezia che possiedono una secolare tradizione marittima, sconosciuta ad altre città d'Italia.

Tutto ciò non basta se il governo del Paese non dimostra capacità decisionali e strategiche unitamente a credibilità e stabilità. Non ci può essere investimento sul mare se si vive nell'instabilità, se manca una *vision* di lungo periodo, ambizioni e speranze.

Quando mi trovo a parlare di potere marittimo, mi piace sempre richiamare il proverbio "*chi xe paron del mar xe paron de la tera*"<sup>17</sup> che alcuni definiscono come sapienza popolare, altri come frase detta da Nicolò Pasqualigo storico ammiraglio veneziano. Essa sintetizza benissimo i concetti indi-

cati sinora, è vero, infatti, che chi governa il mare governa anche la terra.

Sempre in riferimento a queste terre, snodo centrale, in costante rapporto con l'Europa centrale e naturale ponte di collegamento commerciale e culturale con l'Oriente, mi piace ricordare quello che l'Ammiraglio Monego scrisse dei marinai triveneti: "da sempre in queste terre del triveneto la vocazione marittima è stata a lungo motivo per andare per mare, perché i marinai erano come dei monaci che senza vocazione non potevano affrontare la vita di sacrificio a cui erano condannati. Le professioni del mare non sono mai state comode, oltre alle vocazioni, hanno dato riparo e protezione dalle necessità, dai bisogni e questa è una vicenda antica, al canto dei pochi Ulisse ha fatto luogo una moltitudine silenziosa che spesso, per poter vivere, non ha avuto alternative se non andare per mare".<sup>18</sup>

Oggi le cose sono diverse, il progresso e il miglioramento delle condizioni sociali e di vita hanno ridotto il desiderio di andar per mare. A questo tradizionale fattore si accompagna poi un sentire sempre più flebile degli ideali di Patria, della terra dei padri.

È necessario ammettere che nulla può essere oggi dato per scontato. L'elemento uomo soprattutto, nelle nostre terre, e la sua propensione marittima si sono affievolite, il fascino della vita di mare piace sempre meno a chi ama godere delle comodità che la società odierna offre a piene mani. È questo forse il problema più grave che i decisori politici dovranno affrontare: mettere al centro la marittimità allo scopo di coinvolgere le persone ad andare per mare allo scopo di sviluppare e mantenere una componente essenziale del nostro sistema economico. Senza il mare, infatti, l'Italia non sarebbe più la stessa.

## NOTE

- 1 Ammiraglio della riserva e Ufficiale di Stato Maggiore della Marina Militare. Consigliere Scientifico del Capo di Stato Maggiore della Marina. Direttore del Centro Studi di Geopolitica e Strategia Marittima CESMAR. Già comandante della base di navale di Venezia (Direttore del Supporto) e comandante della base navale di Augusta. Già comandante del contingente italiano dislocato in Sinai (Egitto) e capo della squadriglia pattugliatori, nonché comandante del pattugliatore Mogano, comandante in seconda del Cacciatorpediniere Intrepido e della nave idrografica Ammiraglio Magnaghi. Già titolare delle cattedre di strategia marittima e di storia navale, direttore del centro studi, direttore della biblioteca, direttore dell'Osservatorio e del bollettino presso l'Istituto di Studi Militari Marittimi di Venezia. Ha insegnato inoltre relazioni pubbliche e comunicazione presso l'Istituto di Guerra Marittima di Livorno e arte militare marittima presso la scuola di guerra dell'aeronautica. Già docente di strategia e geopolitica e Presidente dell'università per la Formazione Continua "Ippolito Pinto" di Vittorio Veneto. È Consulente del Capo di Stato Maggiore della Marina.
- 2 Il Leone morente di Lissa, simbolo della Vittoria Austriaca sulla Marina Militare Italiana nella Battaglia di Lissa del 20 Luglio 1866, durante la Terza Guerra di Indipendenza, è stato realizzato dallo scultore triestino Leone Battinelli nel 1867 e innalzato nel cimitero di Lissa; successivamente catturato come trofeo di guerra e posto sul basamento celebrativo della Vittoria Italiana del IV Novembre 1918 e poi trasferito nei giardini dell'Accademia Navale di Livorno negli anni 1919-1920, dove permane tuttora. (N.d.A.).
- 3 Il termine *Blue Economy* è stato utilizzato dal Presidente di Confitarma (Ente con cui il CeSMar collabora) Mario Mattioli. (N.d.A.).
- 4 "La tecnica di individuare gli obiettivi generali di qualsiasi settore di attività pubbliche e private, nonché i modi e i mezzi più

- opportuni per raggiungerli”. Dizionario Treccani. <https://www.treccani.it/vocabolario/strategia>.
- 5 Ma lo Stato dovrebbe avere ambizioni, pensare in grande e non limitarsi al minimo indispensabile. (N.d.A.).
  - 6 Questo schema è stato elaborato in anni di confronto tra i soci del CeSMar, prima ancora della nascita del Centro Studi. (N.d.A.). Per approfondimenti O. DI GIAMBERARDINO, *L'arte della Guerra in mare*, Ed. Forum di Relazioni Internazionali, Roma, 2002.
  - 7 Il riferimento è al fenomeno di espansione militare Veneziana tra il '400 e il '500 nella terraferma veneta, friulana e lombarda, giungendo a minacciare l'integrità del Ducato di Milano e delle legazioni romagnole dello Stato della Chiesa, le preoccupazioni delle quali hanno condotto alla coalizione militare dalle maggiori potenze dell'epoca, Sacro Romano Impero, Francia e Spagna, contro la Repubblica di Venezia formata il 10 dicembre 1508 nella Lega di Cambrai. Per approfondimenti, si veda A. FLAMIGNI, *Evoluzione del potere marittimo nella Storia*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 2011 nonché A. T. MAHAN, *L'influenza del Potere Marittimo sulla Storia (1660-1783)*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1994.
  - 8 Per completare il quadro esistono poi le potenze continentali, come la Russia e la Cina, o le superpotenze come gli Stati Uniti, le grandi potenze, come la Francia, e le medie potenze, come l'Italia, poi ci sono le potenze regionali, come il Canada, caso molto interessante perché è una potenza regionale al di fuori dell'area regionale in cui è collocata. (N.d.A.).
  - 9 A. LAMBERT, *Sea-Power State (Maritime Culture, Continental Empires and the Conflict That Made the Modern World)*, Yale University Press, New Haven, 2018.
  - 10 La strategia marittima può essere definita come quella capacità di uno Stato, o di una coalizione di Stati (quindi anche delle alleanze multi-laterali) di usare *il mare* per i propri interessi, avendo pianificato la capacità sia di difenderli (azione protettiva) contro eventuali minacce, sia di impedire che questi siano

messi a rischio da un potenziale avversario (azione offensiva o preventiva) che possa usare il mare contro di essi. (N.d.A. – Definizione in uso all’Istituto di Studi Militari Marittimi di Venezia).

- 11 Per approfondimenti si veda P. P. RAMOINO, *Fondamenti di strategia navale*, Forum di relazioni internazionali, Roma 1999.
- 12 *Ibidem*. (N.d.A. – Definizione in uso all’Istituto di Studi Militari Marittimi di Venezia).
- 13 Cfr. A. FLAMIGNI, *Evoluzione del potere marittimo nella storia*, Ufficio Storico della MM, Roma, 2011.
- 14 Ricollegandomi a quando detto in precedenza, va sottolineato che il nostro Paese non era pronto a diversificare quanto sarebbe stato necessario. In particolare, mancava una flotta di navi per il trasporto del gas liquefatto e la cui disponibilità non può avvenire che dopo tre/quattro anni dall’inizio del problema. Questo esempio serve a comprendere la complessità, la necessità di ridondanza strategica e la capacità di analisi geopolitica che uno Stato deve poter esprimere. (N.d.A.). Cfr. F. F. CAZZINI, *Addio al metano d’Italia (il Futuro degli Idrocarburi nazionali)*, (Ricerca CeSMar), Torino, Ed. Pathos, 2022.
- 15 Cfr. A. GINOCCHIETTI, *La Guerra sul mare*, Libreria del Littorio, Roma, 1930 e Id., *Nozioni di arte militare marittima*, Tipografia del Senato, Roma, 1928.
- 16 T. LEUNIG, *Britannia rules the waves*, Department of Economic History London School of Economics, Londra, Working Paper No. 66/01, 2001.
- 17 Cfr. P. DELL’ORO, *Storia del punto nave, L’orientamento in mare nel corso dei millenni*, Edizioni il Frangente, Verona, 2018.
- 18 L. MONEGO, *presentazione* del volume di Roberto Domini, *Hesperia*, Vittorio Veneto, Ed. De Bastiani, 2015.