CIRCOLO DI STUDI DIPLOMATICI

\_\_\_\_\_\_\_

**DIALOGHI DIPLOMATICI**

**250**

**Sicurezza e gestione delle crisi.**

**La dimensione marittima**

(21 settembre 2020)

****

CIRCOLO DI STUDI DIPLOMATICI

Palazzetto Venezia – Via degli Astalli 3/A - 00186 ROMA

tel. e fax: 06.699.40.064

e-mail: studidiplomatici@libero.it

[www.studidiplomatici.it](http://www.studidiplomatici.it/)

 ***L’Archivio del Circolo di Studi Diplomatici è consultabile al link*** [***https://circolostudidiplomatici.unilink.it/***](https://circolostudidiplomatici.unilink.it/)

***Si ricorda che il Circolo di Studi Diplomatici è stato inserito nell'elenco degli Enti di ricerca che possono essere destinatari del cinque per mille. Il beneficio può esserci attribuito indicando il codice fiscale del Circolo (80055250585) nel relativo riquadro del modello per l'attribuzione del cinque per mille per la ricerca.***

**DIALOGHI DIPLOMATICI**

**250**

**Sicurezza e gestione delle crisi.**

**La dimensione marittima**

 (21 settembre 2020)

****

*Tavola rotonda con la partecipazione del* Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra Giuseppe CAVO DRAGONE, e del Direttore Centrale per la Sicurezza al Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale Luca FRANCHETTI PARDO

*e degli Ambasciatori del Circolo di Studi Diplomatici*:

Adriano BENEDETTI, Paolo CASARDI, Gabriele CHECCHIA, Francesco CORRIAS, Sandro DE BERNARDIN, Giancarlo LEO, Laura MIRACHIAN, Maurizio MELANI, Roberto NIGIDO, Carlo Maria OLIVA, Stefano RONCA, Antonio ZANARDI LANDI

**Paolo Casardi:** è con grande piacere e con molto interesse che ospitiamo oggi due dei principali attori nel quadro dell’azione italiana in favore della sicurezza e della gestione delle crisi. Oggi in particolare parleremo della dimensione marittima delle crisi, proprio perché tale aspetto ha preso nel corso degli anni, a partire dalla fine della guerra fredda, una più marcata dimensione, in particolare nell’area, per noi prioritaria, chiamata “Mediterraneo allargato”, ma anche nel mar cinese meridionale e dovunque esista, tra Stati costieri, una situazione di incrocio delle rispettive “zone economiche esclusive”. Il progresso tecnologico ha facilitato lo sfruttamento delle risorse del fondo marino, ma ha pure eccitato gli appetiti delle potenze regionali e globali e provocato conflitti fra Stati vicini. A ciò si aggiungono i frequenti reati contro la libera navigazione e il godimento dei “global commons”, come la pirateria o gli attentati contro navi militari e civili di varia origine, compresa quella terroristica.

 La progressiva “marittimizzazione” delle crisi è dimostrata anche dal fatto che sia l’U.E., nel 2014, sia la Nato, nel 2016, si sono dotati di una vera e propria “strategia marittima”. Inoltre proprio durante la presidenza italiana del G7, nel 2017, l’argomento della Sicurezza Marittima è stato introdotto come soggetto da trattarsi permanentemente nelle riunioni a livello Capi di Stato e di Governo anche per gli anni successivi. Tutto ciò ha anche avuto un riflesso burocratico sulle strutture della Farnesina e del Ministero della Difesa, ma anche presso i principali “partner” europei, con l’istituzione, nel nostro caso, presso la Direzione Generale degli Affari Politici di una struttura di coordinamento per la materia del mare, dove lavorano anche ufficiali di Marina di collegamento. Infine vorremmo qui sottolineare con voi che la Marina Militare organizza ogni due anni un “Simposio Navale” in materia di Sicurezza Marittima presso l’arsenale storico della Serenissima alla presenza di oltre cinquanta Capi di Stato Maggiore, tra cui quelli delle maggiori Marine del mondo, comprese quelle dei membri permanenti del Consiglio di Sicurezza dell’ONU, o del G7 e del G20, ma anche quelli di Paesi coinvolti in situazioni di crisi, che si ritrovano insieme a Venezia. Al Simposio partecipano le rilevanti OOII e gli ambienti economici e industriali del settore. Si tratta di una delle due grandi operazioni di Diplomazia Preventiva, in questo caso, Diplomazia Navale Preventiva, predisposti dall’Italia, insieme all’esercizio chiamato MED, organizzato dalla Farnesina e dall’ISPI.

 Per tali motivi, insieme a Maurizio Melani, abbiamo voluto dare la precedenza a questo argomento, inaugurando con la dimensione marittima delle crisi la nostra attività autunnale, tenendo soprattutto conto che nonostante la predetta buona predisposizione istituzionale, il quadro della crisi mediterranea si è notevolmente complicato durante il periodo del lock down e dell’estate successiva.

 Per farlo, abbiamo invitato il Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra Giuseppe Cavo Dragone e il Direttore Centrale della Sicurezza del Ministero degli Esteri, ex Ambasciatore al Cops, Luca Franchetti Pardo. Saluto anche la Signora Rosa Cavo Dragone, l’Ammiraglio Angelo Virdis, Capo della Comunicazione e il Capitano di Vascello Daniele Sapienza, Direttore della Rivista Marittima.

 Gli esperti dicono che il più grande salto di qualità compiuto dalle nostre Forze Armate nel dopoguerra, sia stata l’introduzione dello strumento aereonavale con le portaerei e quella dello strumento anfibio, con le navi da trasporto e sbarco di fanteria di Marina e forze terrestri. La dimensione dell’importanza crescente del settore aereonavale nella Marina Militare è dimostrata dal fatto che due dei tre ultimi C.S.M. sono piloti navali e, in questo momento, anche il Comandante in Capo della Squadra Navale, l’Ammiraglio Treu, è un pilota di Marina. Vorrei aggiungere, per l’Ammiraglio Cavo Dragone, che la sua straordinaria Carriera militare lo ha visto affermarsi come l’elemento più qualificato tra i suoi colleghi ad ogni prevista selezione, che fosse nel quadro navale generale o in quello della sua specializzazione aereonavale. In Marina ha comandato la portaeromobili Giuseppe Garibaldi e il Comando Subacquei e Incursori detto CONSUBIN, gli eredi dei mezzi d’assalto della prima e della seconda guerra mondiale e di tante recenti operazioni di pace. Anche quando in servizio interforze, l’Ammiraglio ha ricoperto nei gradi successivi gli incarichi più impegnativi e prestigiosi, come il Comando Operazioni Forze Speciali (COFS) e, successivamente il Comando Operativo Interforze (COI).

Anche per quanto riguarda Luca Franchetti Pardo, possiamo parlare di una carriera brillantissima, svolta seguendo soprattutto gli affari politici e di sicurezza e la comunicazione. Ricordo il ruolo svolto come Ambasciatore al Comitato politico e di sicurezza dell’UE in anni molto impegnativi, in cui, ad esempio si è avviata ed ha operato la missione navale Sophia per la Libia e sono state prese importanti e delicate decisioni per quanto riguarda la difesa europea. Precedentemente aveva ricoperto il posto di Vice Capo Missione a Washington e prima ancora alla Missione italiana presso la Nato.

Esaurite le presentazioni, è il momento di passare all’azione. Invito quindi, come di consueto, il Rappresentante dell’Amministrazione degli Esteri, Luca Franchetti Pardo, a prendere la parola e in seguito l’Ammiraglio Cavo Dragone concluderà la prima parte dell’esposizione degli Ospiti.

Il primo intervento dei soci sarà poi effettuato dal Co-Presidente, Amb. Melani.

**Luca Franchetti Pardo:** ringrazio il Circolo Studi Diplomatici e in particolare gli amici Maurizio Melani e Paolo Casardi, per avermi offerto questa opportunità di discutere assieme all’Ammiraglio Cavo Dragone, un tema tanto centrale per la nostra politica estera e di sicurezza. Desidero ringraziare qui anche il collega Daniele Bosio, esperto alla Farnesina di questioni marittime, dal quale ho raccolto molti utili spunti di riflessione.

Appare forse superfluo, ma non lo è, sottolineare come la dimensione marittima della sicurezza stia acquisendo crescente rilievo nella politica internazionale e nella gestione delle crisi e che sia importante riportarla al centro del dibattito pubblico.

È quasi paradossale dover insistere sulla **“marittimità” dell’Italia** e sull’importanza della dimensione marittima della sua sicurezza; eppure ancora oggi paghiamo gli effetti psicologici di lunghi anni durante i quali la minaccia esistenziale alla nostra sicurezza e a quella dei nostri alleati proveniva da terra. Oggi questa minaccia è multiforme, asimmetrica e ha un confine “liquido”, proprio come il mare da cui essa in buona parte proviene.

A parte l’aspetto delle sfide di sicurezza intese solo sotto il prisma della “hard security” occorre oggi articolare ulteriormente il concetto di “sicurezza”, estendendolo alla protezione e promozione dei nostri traffici commerciali e quindi delle nostre linee strategiche di comunicazione marittima.

Senza volermi addentrare anche in questo aspetto, vorrei però segnalare come oggi ai fini della sicurezza marittima oltre al classico binomio aero-navale concorrano in maniera crescente anche domini diversi, come quello spaziale e financo quello cibernetico.

Rotte commerciali, porti e altre infrastrutture come oleodotti, piattaforme petrolifere e di gas naturale, cavi di telecomunicazione sono d’importanza strategica tanto da un punto di vista commerciale quanto securitario. La libertà di navigazione, la protezione delle risorse marine, la salvaguardia delle infrastrutture critiche e la continuità dei flussi energetici costituiscono interessi di sicurezza per l’Italia e i suoi Alleati, anche alla luce della crescente “proiezione” di rivali strategici antichi e nuovi nel dominio marittimo: da ultimo la crescente presenza economica e anche militare di Pechino nell’area del Mediterraneo.

Alcuni semplici dati ci possono aiutare a mettere a fuoco la dimensione di questo aspetto. Secondo la Commissione Europea, la cd “Blue economy”, nel 2018 nei soli settori tradizionali (trasporti, porti, cantieristica, pesca, turismo ecc) ha generato nell’area UE un giro di affari pari a Euro 750 miliardi e si calcola dia lavoro a 5 milioni di persone.

Una serie di fattori economici e politici emersi potentemente negli ultimi anni ha riqualificato il Mediterraneo come una **nuova piattaforma di connettività strategica** di importanza crescente a livello globale.

Un elemento estremamente rilevante di cambiamento nel quadro generale dell'economia mondiale sta già producendo i suoi effetti sul Mediterraneo. Le tensioni commerciali tra Stati Uniti e Cina, oltre a avere inevitabili conseguenze sulle rispettive economie nazionali, sta provocando effetti sempre più visibili sul commercio internazionale e sulle rotte di navigazione.

La riduzione dei traffici tra Stati Uniti e Cina sulla rotta del Pacifico sta generando effetti di compensazione già significativi sulla rotta alternativa dall’Asia al Mediterraneo, con dati del maggio 2019 che indicano un aumento dei volumi di merci trasportate del 5,9% su base annua. Certo, la crisi pandemica ha prodotto una battuta d’arresto su questa crescita, che tuttavia non può considerarsi definitiva visto il recente sensibile rimbalzo dei dati di produzione e esportazione cinesi.

I dati disponibili fino al 2018 confermano la crescente importanza del Mar Mediterraneo nel traffico portuale europeo. Tra il 2008 e il 2018, la quota del traffico containerizzato del versante nord-europeo è diminuita dal 46% al 39%, mentre la quota corrispondente del traffico nei porti nell'area EuroMED è passata dal 36% al 41%.

In questo contesto, il **raddoppio del canale di Suez** unito alle opportunità e sfide del progetto cinese **“*Belt & Road* *Initiative”***, rappresentano un fattore cruciale di crescita e competitività del Mar Mediterraneo sulle principali rotte commerciali internazionali e anche in questo caso i dati crescenti dei volumi delle merci trasportate attraverso il canale, del numero di transiti e del tonnellaggio delle navi dimostrano l’elevato potenziale economico e di sviluppo che questo mare offre ai Paesi che vi si affacciano.

**Per l’Italia, questa evoluzione rappresenta una opportunità storica di straordinaria rilevanza.** Un’opportunità tanto più importante se si tiene a mente **il nuovo termine “indo-pacifico”** - approccio sul quale non mi soffermo qui per brevità di tempo ma che inserisce di fatto il Mediterraneo quale terminale questo grande asse geo-strategico. Non a caso, diversi Paesi anche europei, da ultimo anche la Francia e la Germania, hanno elaborato una propria strategia “indo-pacifica” che significativamente sta superando la tradizionale terminologia “Asia-Pacifico”.

Ricordiamo qualche dato che ci riguarda. Tra tutti i mari del mondo, il Mediterraneo, con solo l'1% della superficie globale degli oceani, accoglie oggi il 20% del traffico marittimo mondiale, con una quota annuale crescente. Nel cuore del Mediterraneo, l'Italia dipende in modo vitale da esso e dalle vie di comunicazione che lo attraversano. È il primo paese in Europa per quantità di merci importate via mare; importa via mare circa l'80% del petrolio di cui ha bisogno, possiede l'11° flotta mercantile nel mondo e la 3° flotta da pesca in Europa. Solo il cluster marittimo nazionale, escludendo il turismo costiero, genera circa il 3% del PIL, con un moltiplicatore economico di 2,9 volte il capitale investito.

E tuttavia il Mediterraneo, ospite di un'incredibile biodiversità e fonte di cibo, lavoro e svago per centinaia di milioni di persone nelle nazioni che da esso sono bagnate e da cui l’Italia così intimamente dipende, è un **mare fragile**.

Innanzitutto sul piano ambientale a causa degli effetti dei cambiamenti climatici, dell'eccessivo sfruttamento delle sue risorse, della pesca illegale, dell'inquinamento da plastica e da altre forme di rifiuti.

Ma soprattutto come centro di crisi e tensioni politiche internazionali complesse, molte delle quali, come la crisi libica o le tensioni tra Turchia e Cipro hanno una visibile se non prioritaria dimensione marittima. Il Mediterraneo di oggi è una realtà multipolare, dove i centri di potere si sono moltiplicati e **nuove agende politiche** – a cominciare da quelle di Teheran, Riad, Ankara e Il Cairo – sono diventate sempre più competitive.

Per tutti questi motivi il dominio marittimo, che ha rappresentato per secoli un territorio inesplorato e al contempo uno spazio infinito in cui poter navigare, torna ad essere caratterizzato da incertezza e instabilità, nonostante il proliferare di norme condivise e il progresso tecnologico che ha facilitato il monitoraggio e l’acquisizione di informazioni. Il libero accesso ai “global commons” acquisisce così da un lato la natura di strumento privilegiato per i flussi economico commerciali e quindi di affermazione della prosperità, dall'altro di elemento di frizione tra gli Stati nell'affermazione dei propri interessi nazionali.

In questo contesto di equilibri sempre più “fluidi”, nuove e vecchie **potenze** tornano per la prima volta dopo molti decenni a cercare sul mare una proiezione politica, economica e militare che supporti le loro ambizioni strategiche. Il Mediterraneo, il Mar Nero, l’Oceano Artico, i Mari Cinesi Orientale e Meridionale diventano così il teatro di un confronto con il quale siamo sempre più chiamati a confrontarci nonostante la più o meno grande distanza dalle nostre coste. Nel contempo, con l’indebolirsi di un ordine mondiale basato sull’equilibrio di potenza, si rafforzano le minacce transnazionali e si moltiplicano sul mare le attività connesse con la criminalità organizzata, il traffico di esseri umani, la pirateria, il terrorismo, che spesso ricorrono a bandiere di comodo o si fanno semplicemente beffa delle regole del diritto internazionale.

Il ruolo del mare nella politica di sicurezza internazionale non è certo una novità: tutt’altro.

Il mare ha avuto un rilievo primario in tutti i grandi conflitti che hanno coinvolto l’Europa e lo spazio trans-atlantico. I grandi imperi (e sistemi imperiali) dell’epoca moderna e contemporanea si sono tutti fondati – e si fondano – sulla **ricerca di un predominio navale, o meglio aero-navale** che giustifica sempre più la necessità degli Stati “marittimi” di dotarsi di strumenti militari adeguati, come gli ***Amphibious Task Groups***o i ***Carrier Vessel Battle Groups***, in grado di estendere il più possibile in maniera efficace la propria capacità di proiezione lontano dalle coste nazionali.

Si tratta di dinamiche geopolitiche profonde, tuttora valide, come la più stringente attualità internazionale ci mostra in maniera evidente. Esse fanno del dominio marittimo uno spazio di preminente valore strategico per la nostra sicurezza e per la pace e la stabilità internazionali.

Nel Mediterraneo l’Italia è ben consapevole dei propri interessi e delle proprie responsabilità di sicurezza. L’**Operazione Mare Sicuro**, avviata nel 2015 a seguito dell’evolversi della crisi libica, ha assunto un ruolo centrale per la sicurezza delle linee di comunicazione nel Mediterraneo centrale, non solo perché garantisce un supporto a tutte le attività condotte a livello nazionale in Libia, ma anche quale strumento di proiezione di presenza in tutto il bacino, in particolare nella sua porzione orientale.

Ma lo “spazio marittimo” su cui il nostro Paese insiste ormai si espande oltre il nostro mare vicino e si parla sempre più spesso di **“Mediterraneo allargato”**. E in effetti, “geograficamente” chiuso, il Mediterraneo è "strategicamente" aperto lungo le sue due estensioni naturali: ad est, verso il Mar Rosso, l'Oceano Indiano Occidentale e il Golfo Persico; a ovest, verso l'Oceano Atlantico centrale e il Golfo di Guinea. E richiamo qui quanto dicevo sopra circa il concetto geo-strategico di “indo-pacifico”.

Ad un arco o crisi “terrestre” che dal Sahel, passando per il Corno d’Africa si estende fino al Maghreb e all’Europa, ne corrisponde anche uno marittimo.

E se il Mediterraneo si apre ad altre vie d’acqua vicine, similmente si è impadronito di una fetta crescente di entroterra. Il perimetro delle sue sfide – dal terrorismo ai flussi migratori – si è spinto oltre le sue sponde settentrionali e meridionali, per coinvolgere appieno il Medioriente, il Golfo Persico, i Balcani e quella vastissima fetta di continente che dall’Africa occidentale attraversa il Sahel e giunge sino al Golfo di Aden.

In questo contesto geografico, abbiamo assistito negli anni a una proliferazione di Stati fragili o addirittura falliti, le cui coste e acque territoriali hanno dato spazio a **nuovi attori non statali** – in grado di operare in aree in cui questi stessi Stati non riescono a esercitare i propri diritti sovrani, incluso il monopolio dell'uso legale della forza. A questi si aggiungono anche **attori statali** che anch’essi colgono le “opportunità” offerte da Stati deboli o falliti per penetrarvi ed esercitarvi la loro influenza.

In questo Mediterraneo, “allargato” ma sempre più frammentato, gli attori non-statali – milizie, gruppi terroristici, tribù, città-stato, organizzazioni criminali, network di trafficanti di esseri umani – hanno aumentato il loro potere, riempiendo i vuoti generati da autorità governative nel migliore dei casi inefficaci. In altri casi, e penso ad aree come la Somalia, la Nigeria le stesse autorità locali hanno zone di forte contiguità con le attività criminali in mare con conseguente scarso appetito a cooperare per contrastarle.

Questa crescente insicurezza diffusa e questa tensione di bassissima intensità, ma di elevato potere invalidante aumenta in maniera direttamente proporzionale il valore della cooperazione internazionale a tutela della libertà di navigazione e della sicurezza dei traffici marittimi a complemento e necessaria integrazione delle azioni e delle politiche di stabilizzazione svolte sul terreno.

L’**Alleanza Atlantica**, in tale contesto, in linea con il Concetto Strategico del 2010 e in conformità con il diritto internazionale, costituisce lo strumento privilegiato cui l’Italia fa riferimento. La strategia marittima della NATO persegue il duplice obiettivo di rafforzare la postura di deterrenza e difesa collettiva e di facilitare la gestione delle crisi. Parallelamente, si prefigge di rafforzare la sicurezza cooperativa tramite partenariati – ad esempio con gli stati rivieraschi nel bacino del Mediterraneo – attraverso il dialogo politico e la cooperazione pratica.

In generale, per la posizione strategica dell’Italia nel Mediterraneo, abbiamo sempre attribuito grande importanza alla dimensione marittima dell’Alleanza, contribuendo regolarmente alle missioni e operazioni di quest’ultima.

In tal senso, emerge anche il valore che il dominio marittimo offre per sviluppare forme di **cooperazione tra la NATO e l’Unione Europea** – basti ricordare il coordinamento che si era instaurato tra Sea Guardian e l’operazione Sophia ora bloccato con l’Operazione Irini o la collaborazione con l’agenzia dell’Unione Europea FRONTEX e le Autorità greche e turche nel mar Egeo per la sorveglianza marittima e il contrasto dello sfruttamento dell’immigrazione clandestina.

Il concetto di sicurezza cooperativa nel dominio marittimo è pure declinata e sviluppata ulteriormente in ambito europeo attraverso la ***EU Maritime Security Strategy*** (EUMSS), adottata nel 2014 e accompagnata da un *Action Plan* riesaminato nel 2018. Mancando di una struttura operativa come quella della NATO, la Strategia europea punta su un approccio olistico alla sicurezza che raccoglie i contributi di tutte le parti interessate alla sicurezza marittima nell'UE, al di là delle frontiere e dei singoli settori e tende a valorizzare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri in materia di sorveglianza marittima. In questa direzione procede il **Concetto di “Presenza Marittima Coordinata”** che mira ad aumentare le capacità dell'Unione quale fornitore di sicurezza marittima affidabile e a lungo termine.

Il suo principio fondamentale si baserebbe sull’impegno degli Stati membri a trasmettere le informazioni raccolte durante le operazioni in cui sono coinvolti propri assetti a una cellula di coordinamento dell'Unione con l'obiettivo di migliorare la “*Maritime Situational Awareness*” generale a svolgere, su base volontaria e mantenendo le catene di comando nazionali, alcune attività rappresentative a supporto dell’immagine dell'UE quale fornitore di sicurezza in una determinata area marittima.

Un primo progetto pilota del Concetto di “Presenza Marittima Coordinata” potrebbe essere avviato nell'area del **Golfo di Guinea**, proprio dove a breve giungerà uno dei gioielli della nostra Marina, la FREMM Federico Martinengo, per una campagna che durerà fino a dicembre 2020 e che la vedrà, tra l’altro, partecipare anche all’esercitazione a leadership francese “*Grand African Nemo*”.

A regime, il Concetto di “Presenza Marittima Coordinata” dovrebbe prevedere la creazione di ***Maritime Area of Interest Coordination Cells* (MAICCs)** con il compito di raccogliere e condividere all'interno dell'UE le informazioni situazionali fornite dalle navi delle Marine degli Stati membri in attività nelle specifiche *Maritime Areas of Interest*. Saranno sviluppati collegamenti e scambi di informazioni con l'industria marittima e con altri partner all'interno dell’area, basandosi sull'esperienza del *Maritime Security Center - Horn of Africa* (MSCHOA) e del *Shared Awareness and Deconfliction* (SHADE) nonché del *Maritime Domain Awareness for Trade* per il Golfo di Guinea (MDAT-GoG).

Questo nuovo approccio della Presenza Marittima Coordinata potrebbe costituire un salto di qualità importante, benché vada ancora raffinato sul piano concettuale e operativo, rispetto alle esistenti e passate operazioni aeronavali europee, Atalanta, Sophia e ora Irini, costituite sulla base di decisioni ad hoc del Consiglio ciascuna con un comando operativo distinto.

In questo contesto, proprio la campagna del Martinengo nel Golfo di Guinea è il paradigma di una nuova postura che l’Italia va assumendo in materia di sicurezza marittima. In qualche modo essa pone **l’Italia all’avanguardia del processo di integrazione della sicurezza marittima dell’Unione Europea** avendo dato da subito la propria disponibilità a impiegare le attività dell’unità per la condivisione delle informazioni anche facendo ricorso, tra l’altro, a soluzioni tecnologiche già in dotazione della nostra Marina.

Una presenza della nostra Marina Militare fuori dal Mediterraneo (dove, come noto abbiamo il comando di Operazione Irini) che si aggiunge a quella ormai consolidata nell’Operazione anti pirateria UE “Atalanta”. Quest’ultima, istituita nel 2008 agisce in un’area di operazioni di circa 4.700.000 miglia nautiche quadrate (circa 8.700.000 km quadrati), che include il Mar Rosso meridionale, le acque territoriali e interne somale, il Golfo di Aden e una larga parte dell’Oceano Indiano.

**In conclusione**, mi pare evidente da quanto ho cercato di spiegare in questi venti minuti che siamo ormai entrati a pieno titolo in quello che si comincia a definire il “secolo blu”, caratterizzato da una crescita economica, finanziaria e sociale sempre più legata al mare, agli oceani, alle acque oltre l’orizzonte delle acque costiere. Il mare è già oggi e lo sarà ancora di più in futuro una delle fonti principali dello sviluppo economico e sociale, soprattutto per un Paese come l’Italia a forte connotazione marittima. In proposito, alcuni nostri partner stanno riflettendo ad avviare, o hanno già avviato, forme di governance specifiche per il comparto marittimo.

La Farnesina ha lanciato, per il momento solo a livello interdirezionale, una Cabina di Regia sul mare intesa a definire alcune delimitazioni delle zone marittime di interesse esclusivo con gli Stati a noi vicini e a potenziare la collaborazione sulla Blue Economy nel Mediterraneo.

La sfida con cui dobbiamo misurarci è costruire sul mare un multilateralismo che si basi su una logica “win-win” che coinvolga sulla base di un approccio olistico tutti gli attori statali e non statali interessati alla stabilità, prosperità e sicurezza del mare.

Parlando di “sfide” vorrei concludere con una piccola provocazione che spero l’Ammiraglio Cavo Dragone mi faccia passare. Di nuovo parto da un dato concreto (è un mio approccio metodologico): nel 2018 (ultimo dato che ho trovato) **ha viaggiato via mare il 79,3 % delle merci italiane esportate nel mondo, percentuale che sale al 95,9 se si considerano solo i Paesi extra UE**.

Se è così, forse bisogna rafforzare la consapevolezza a livello nazionale che l’Italia deve fare un salto mentale importante: noi siamo sì una potenza mediterranea, ma i nostri interessi vanno ben oltre le Colonne d’Ercole. Il fatto che non ci affacciamo sugli Oceani non ci deve impedire di ragionare in una dimensione, se mi passate il termine, ultra mediterranea. Da qui la necessità di comportarci, pur con i nostri limiti, alla stregua delle altre grandi potenze marittime. Avere cioè la capacità e la determinazione di operare maggiormente in acque lontane, assieme ai Paesi like-minded, a tutela della libertà di navigazione e dei traffici marittimi.

Ma è il sistema Italia nel suo insieme che in questo caso si dovrebbe muovere con un approccio strategico: un mix di accordi politici, partnership commerciali, accordi di logistica portuale e infrastrutturale marittima ecc. Insomma, invece di limitarci ad operare per proteggerci dalla rafforzata presenza di attori nuovi nel Mediterraneo, essere noi a ricordarci un poco di più che in fine dei conti siamo pur sempre i discendenti di Cristoforo Colombo, di Amerigo Vespucci e di Marco Polo. Grazie.

**Giuseppe Cavo Dragone:** saluto e ringrazio i Co-presidenti del Circolo di Studi Diplomatici, l’Ambasciatore Paolo Casardi e l’Ambasciatore Maurizio Melani per l’invito a questo importante evento di confronto istituzionale su temi di attualità e interesse comune, che mi permette di evidenziare ruolo, compiti e prospettive della Marina Militare nell’ambito della dimensione marittima per la sicurezza e gestione delle crisi.

 Tra l’altro l’Ambasciatore Casardi è Consigliere Scientifico della Marina e collaboratore della Rivista Marittima nonché membro del Comitato Scientifico della stessa. Parimenti saluto e ringrazio i membri del Consiglio Direttivo e i Soci del Circolo che hanno contribuito all’organizzazione di questo incontro in un momento non facile per il Paese.

Saluto l’Ambasciatore Luca Franchetti Pardo, Vice Direttore Generale per gli Affari Politici e di Sicurezza nonché Direttore Centrale per la Sicurezza che condividerà con noi le riflessioni sul tema di questo incontro.

Dal 1968, il Circolo di Studi Diplomatici si pone l’obiettivo di non disperdere le esperienze e le competenze dei vertici della carriera diplomatica italiana. Col medesimo spirito, anche la Marina militare continua a diffondere nel Paese, attraverso i suoi canali comunicativi – in primis la storica Rivista Marittima – quella cultura e quel pensiero marittimo caratteristici di una Nazione che crede nel mare e che è consapevole della sua importanza per il futuro.

Come sentiamo dire di sovente, il quadro strategico di riferimento si conferma incerto, instabile e in continua evoluzione.

Senza sottacere le crisi tradizionali e i loro effetti sulla sicurezza collettiva nazionale, con cui per fortuna sappiamo confrontarci oramai da decenni, abbiamo di recente riconosciuto la crisi delle organizzazioni internazionali - sempre meno efficaci nella loro opera di mediazione - così come l’esistenza di nuove minacce e nuove sfide, che hanno aperto terreni di confronto e, se vogliamo, anche di opportunità aggiuntive.

Con particolare riferimento alla dimensione marittima, nella contemporanea era globale, gli oceani continuano (e continueranno a rivestire anche nel futuro) un ruolo critico per lo sviluppo ed il progresso del genere umano.

Non è un caso che i vertici delle oltre 50 marine militari convenuti insieme ai rappresentanti di numerose organizzazioni internazionali, industriali, culturali, accademiche all’ultimo Regional Seapower Symposium abbiano tutti concordato che il nostro XXI secolo è da considerarsi il “Blue Century”, il Secolo Blu. Il Simposio di Venezia è forum internazionale che la Marina militare organizza dal 1996 con cadenza biennale, nella splendida sede dello storico Arsenale marittimo, per risaldare e accrescere la cooperazione internazionale.

Economia, energia, alimentazione, sicurezza, comunicazioni, tecnologia, cultura: dal mare passano tutti i grandi snodi della globalizzazione, un fenomeno che non appartiene solo al presente ma che è proprio della storia dell’uomo, dalla Roma antica all’Impero britannico.

Il mare è anche il più grande sistema di comunicazione globale per il trasferimento di materie prime e lavorati – ancor oggi quello di gran lunga economicamente più vantaggioso rispetto al trasporto su terra o via aerea –, dimostrandosi cruciale per lo sviluppo economico mondiale. Inoltre, la quasi totalità delle informazioni digitali che ci arrivano tramite Internet, così come la grande maggioranza del traffico merci mondiale, viaggiano attraverso il mare.

La globalizzazione ha da tempo modificato il principio di distanza e di spazi geografici, facendo assumere al mare un’importanza ancora maggiore.

Per affrontare e gestire in modo coordinato e sinergico le sfide future che attendono l’Italia e fronteggiare la complessità del cambiamento in atto, anche la Marina militare con il Corpo delle capitanerie di porto, nel rispetto delle quattro missioni delle Forze armate, è chiamata a sviluppare una maggiore inclinazione all’adattamento, per continuare a svolgere i propri compiti nell’attuale contesto di riferimento, a difesa sia dello Stato dalle minacce tradizionali e dalle nuove sfide, sia degli interessi strategici nazionali, cioè di quegli interessi fondamentali per il nostro sistema valoriale, politico, economico, culturale e militare, anche se siamo consapevoli che manca ancora una loro definizione univoca.

In tale contesto, il libero accesso ai global common (cioè acque internazionali, atmosfera spazio, Antartide e, recentemente, il ciberspazio) continua a costituire un mezzo privilegiato per i flussi economico-commerciali e quindi di affermazione della nostra prosperità.

Come certamente sapete, la crescente rilevanza della dimensione marittima per il benessere e la sicurezza globali è sempre più al centro dell’attenzione delle nostre principali organizzazioni di riferimento, l’Unione europea e la NATO.

In particolare, per proteggere i propri interessi legati al mare contro una pletora di rischi e minacce, il Consiglio Europeo ha adottato, a giugno 2014, l’*European Union Maritime Security Strategy*, volta a migliorare la cooperazione e aumentare la sicurezza, la stabilità, lo stato di diritto e il buon governo nel dominio marittimo globale. Gli Stati membri hanno basato l’EUMSS sui valori dei diritti umani, della libertà e della democrazia fondanti l’Unione. Ciò, per porre in essere un approccio trasversale e omnicomprensivo, che coinvolga le istituzioni civili e militari, un approccio che sia coerente e costo-efficace, in aderenza ai trattati esistenti, alla legislazione nazionale ed europea e al diritto internazionale, con particolare riguardo al cosiddetto diritto del mare. Mi riferisco all’UNCLOS, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, adottata a Montego Bay nel 1982.

In campo NATO troviamo la *Allied Maritime Strategy* che indica come esercitare il potere marittimo, un potere che può essere impiegato per contribuire ad affrontare con successo le sfide alla sicurezza che l’Alleanza si trova ad affrontare.

La rilevanza della dimensione marittima è peraltro ribadita nei più recenti documenti dell’Alleanza, quali il *Deterrence and Defence of the Euro-Atlantic Area* – DDA.

Per raggiungere tale scopo, la Strategia marittima della NATO definisce i ruoli che le forze navali delle Marine alleate possono assumere nel dominio marittimo, al fine di concorrere con le altre forze militari alla difesa e alla sicurezza dell’Alleanza e promuoverne i valori.

Questi ruoli si estrinsecano sull’abilità delle forze navali di offrire un ampio spettro di opzioni strategiche, includendo l’appropriato contributo ai tre core *task* della difesa collettiva, risposta alle crisi e sicurezza cooperativa, con l’aggiunta della sicurezza marittima, la *maritime security*.

Proprio perché in grado di esercitare la diplomazia navale, la Strategia marittima della NATO, da noi pienamente recepita e condivisa, attribuisce alle forze navali un’importante capacità di contribuire alla sicurezza cooperativa attraverso il rafforzamento delle relazioni con i Paesi Partner, con il dialogo e la cooperazione.

Le forze navali offrono rilevanti opportunità nella prevenzione dei conflitti e nello sviluppo della sicurezza e della stabilità regionale, tramite la costruzione della mutua-fiducia, la *confidence-building*, e delle capacità marittime dei Partner, la *capacity building*, lo scambio informativo, lo sviluppo di una crescente interoperabilità.

Si tratta di attività tutte fondamentali per l’interesse e la sicurezza cosiddetta “a distanza”, soprattutto dove non è possibile dispiegare truppe sul terreno, una possibilità garantita al Paese grazie alla peculiari caratteristiche *expeditionary* e *sea based* della nostra Marina.

Il concetto di “diplomazia navale”, ancora oggi pilastro delle relazioni internazionali, trova solidità nell’esperienza maturata nei secoli passati. Mi sovviene a tal proposito la missione della Piro-Corvetta Magenta della Regia Marina che, tra il 1866 e il 1868, inviata in una campagna di presenza in Sud America e nell’“Anello del Pacifico” per stabilire le prime relazioni diplomatiche e commerciali del neonato Regno d’Italia, consentì, tra gli altri, la firma di trattati economici con Giappone e Cina, avvenuta su “territorio italiano” proprio a bordo del Magenta.

Nel tempo il concetto di diplomazia navale ha assunto varie accezioni, a seconda del periodo storico e della politica estera di cui era e rimane strumento di supporto. Ad esempio, la seconda metà del XX secolo ha riportato in auge l’antica concezione della diplomazia navale - mutuata dal libro “*Gunboat Diplomacy*” dell’Ambasciatore inglese James Cable, che ha approfondito con molti esempi storici questo argomento, ponendo le basi per una vera e propria teoria strategica della diplomazia navale - quale “impiego o la minaccia d’impiego di forze navali per assicurarsi un vantaggio politico o negarlo all’avversario senza provocare un vero e proprio conflitto e come mezzo per agevolare il dialogo politico”.

Questo, accadde, ad esempio, quando, nel 1946, agli inizi della Guerra Fredda, gli Stati Uniti inviarono in Turchia, a Istanbul, la corazzata Missouri come deterrente, per influenzare governi e opinione pubblica.

Nello specifico, la diplomazia navale era ritenuta particolarmente efficace nei conflitti limitati, come la guerra di Corea e Indocina, confluita poi nella guerra nel Vietnam, e prevedeva: presenza; pre-posizionamento in aree di crisi; risposta graduale; trasferimento e protezione delle forze terrestri; scorta convogli; proiezione di potenza dal mare su terra con utilizzo di portaerei e unità da sbarco; sostegno logistico a grande distanza dalle basi.

Inoltre, dal punto di vista strategico, la diplomazia navale, includeva, anche funzioni di deterrenza, concretizzate sia con l’imbarco di cacciabombardieri tattici a bordo delle portaerei, sia con l’impiego di sottomarini balistici a propulsione nucleare.

Un concetto questo, che, ancorché mitigato dal “*politically correct*”, rimane tuttavia invariato ed efficace anche per un Paese come il nostro, tradizionalmente non assertivo. Non a caso, prima dell’emergenza pandemica che è ancora in atto, avevamo pianificato, in piena sinergia con il MAECI, un giro intorno al mondo di nave Vespucci che, in circa 18 mesi, avrebbe toccato i sette continenti, col primario scopo di far sventolare il nostro glorioso tricolore e promuovere il nostro pregiato “made-in-Italy”.

Purtroppo lo scoppio della pandemia alla vigilia di questa per noi importantissima campagna navale di *naval diplomacy* non ne ha permesso la realizzazione quest’anno, senza tuttavia sancirne la cancellazione: si tratta di un rinvio a quando, speriamo presto, supereremo l’emergenza legata al Covid.

Il nostro impegno a supporto della politica estera nazionale va comunque oltre.

In sinergia con il MAECI e grazie alla recente introduzione nel portato normativo della cosiddetta formula “*Gov-to-Gov*”, o “GtoG”, che prevede l’intervento dello Stato a supporto della vendita dei prodotti dell’industria nazionale nel mondo, la nostra Forza Armata ha potuto capitalizzare le già solide relazioni bilaterali con altre Marine, contribuendo fattivamente e con successo alla vendita di Navi Militari realizzate dall’eccellenza della nostra cantieristica nazionale (penso all’Algeria, al Qatar e più recentemente agli Stati Uniti e all’Egitto).

Sempre nel perimetro della *naval diplomacy*, mentre vi parlo, la nostra fregata Martinengo è nel Golfo di Guinea per assicurare, recependo anche l’appello di CONFITARMA, la tutela degli interessi nazionali presenti in quel tratto di mare e sviluppare – Covid permettendo – forme di cooperazione con le Marine e le istituzioni locali.

In questo ambito, assicuriamo il nostro convinto supporto al Progetto Pilota europeo “*Coordinated Maritime Presence*”, volto a condividere il quadro della situazione marittima (ciò che noi definiamo la *Maritime Situational Awareness*, la MSA), con i Partner di questa regione. Mentre il Progetto prosegue il suo iter per la concretizzazione, la scorsa primavera, la Marina ha garantito una prima MSA grazie a nave Rizzo e all’impiego del software SMART FENIX sviluppato dalla Forza armata.

Quanti di Loro hanno avuto modo di prestare servizio in una Rappresentanza diplomatica all’estero convengono con me che, in questo ambito, occorre evidenziare l’importantissimo supporto dei numerosi Uffici degli Addetti per la Difesa – 51 in totale, dei quali ben 35 sono ricompresi nella sfera del Mediterraneo Allargato – senza i quali la *naval diplomacy* non potrebbe concretizzarsi, mancando di uno dei fondamentali fattori abilitanti.

Questo, ad esempio, è il caso del messaggio disseminato dalla stampa nazionale e internazionale legato alla sosta in porto a Cipro del Martinengo a metà dicembre scorso, collegialmente letto come vera e propria emanazione della volontà politica del Paese, assumendo, a propria insaputa, il ruolo del Missouri a Istanbul.

È evidente come la presenza della Marina in aree sensibili come il Medor, trascenda la dimensione prettamente operativa, per assumere più una valenza politica. Con riferimento al caso mediatico di cui sopra, mi preme invece evidenziare la nostra postura bilanciata ed equidistante, segnata dalla recente partecipazione a un’esercitazione multilaterale con Grecia, Cipro e Francia, e alla concomitante attività addestrativa con la Marina turca.

Questo aspetto mi porta a introdurre il primario focus della Marina a tutela degli interessi nazionali sul mare, ovvero il Mar Mediterraneo e la sua accezione allargata, con le tensioni presenti al suo interno, i cui riflessi si riverberano direttamente sull’Italia.

Questo bacino – pur rappresentando solo l’1% della superficie acquea globale è interessato dal 20% del traffico marittimo mondiale, che sale al 30% per quanto riguarda il petrolio e al 65% per le altre risorse energetiche comprese quelle trasportate dai gasdotti sottomarini – è il centro geografico, geopolitico ed economico anche di una serie di arterie digitali formate da cavi che scorrono sott’acqua e attraverso cui transita quasi tutto il traffico Internet mondiale.

 La posizione geografica dell’Italia, centrale rispetto ai due passaggi ristretti (*choke point*) di Gibilterra e Suez, pone i porti nazionali in un importante crocevia strategico che interseca l’ingente traffico commerciale proveniente dall’Oceano Indiano, dalla Regione del Golfo e dall’Estremo Oriente alla volta dell’area atlantica (raggiungendo i mercati del Nord America e dell’America Latina e le nuove frontiere energetiche e commerciali dell’Africa occidentale), dell’area mediorientale e dell’area continentale europea, cuore industriale dell’Unione, in cui il 40% degli scambi intracomunitari avviene via mare. Non solo: l’Italia è punto di incontro di civiltà, società religioni, economie millenarie, che nel Mediterraneo si incontrano e trovano un equilibrio, per quanto instabile.

In questa prospettiva, non può non essere di preminente interesse per l’Italia il cosiddetto Mediterraneo Allargato, concetto geostrategico che trascende la mera definizione fisica di regione che, come sapete, parte dal Mar Mediterraneo e si allarga ad oriente verso il Mar Nero, il Medio Oriente e - tramite Suez - il Mar Rosso, il Golfo Persico, il Corno d’Africa, l’Oceano Indiano e, a occidente - attraverso Gibilterra - gli accessi atlantici al Mare Nostrum, con le problematiche vicine del Golfo di Guinea e quelle solo apparentemente più lontane, ma fortemente cogenti, dello scioglimento dei ghiacci nell’Artico.

Come potete immaginare, si tratta di un’area molto estesa, densa di opportunità per la nostra realtà commerciale, ma anche di minacce che ne mettono a rischio gli interessi e la sicurezza, dove la Marina militare è oggi presente con le sue navi e i suoi uomini nell’ambito delle missioni portate avanti dalla nostra Difesa attraverso dispositivi nazionali o nel contesto di operazioni alleate e di coalizione: si tratta di un impegno oneroso e diuturno, che richiede la disponibilità di assetti performanti per qualità e quantità, ma prima di tutto di equipaggi preparati e motivati.

Infatti, è proprio grazie soprattutto alla grande famiglia della Marina militare - formata dai suoi uomini e donne con le stellette e non - che in questo momento stiamo proseguendo, in piena sinergia inter-istituzionale, l’Operazione Mare Sicuro; rafforzando il supporto alla Libia; continuando a mantenere il Comando operativo e la partecipazione con nave Margottini alla missione europea EUNAVFOR MED Irini; perseguendo, come abbiamo visto, il supporto degli interessi nazionali energetici in Mediterraneo Orientale.

Continuando verso Est, nell’area dell’Oceano Indiano, del bacino somalo, del Mar Rosso e del Golfo Persico continuiamo la nostra presenza in Sinai con i pattugliatori costieri dislocati nella Forza Multinazionale e di Osservatori, la MFO, e la partecipazione all’Operazione antipirateria Atalanta dell’Unione Europea, di cui abbiamo il comando tattico in mare.

Si tratta, come ben sappiamo, di essere presenti e influenti in una delle aree a maggior concentrazione di navi militari al mondo, appartenenti sia a Paesi spesso in antitesi (penso agli Stati Uniti, Cina, Russia, Iran, Pakistan, India), sia alla grande coalizione multinazionale, la CMF – *Coalition of Maritime Force* -, tutti accomunatati dall’obiettivo di contrastare la pirateria e aumentare la sicurezza marittima in una zona di transito marittimo commerciale ed energetico ad altissima densità.

Non meno importante è per noi l’elongazione verso l’Artico dove, come accennato, l’inesorabile scioglimento dei ghiacci sta determinando nuovi equilibri geostrategici.

Proprio per non perdere le opportunità che i nuovi scenari stanno già presentando, assicuriamo con regolarità la nostra presenza in quella zona remota con Nave Alliance, che la Marina condivide con il Centro per la Ricerca e la Sperimentazione Marittima della NATO, il CMRE, con sede a La Spezia.

Queste sono, dunque, in breve, le nostre principali attività in quella che è stata definita, come detto, la Regione mediterranea allargata che, ricordiamolo, già dall’indomani della caduta del Muro di Berlino ha visto il progressivo disimpegno USA dal Mediterraneo a vantaggio di una maggiore presenza nell’Anello Pacifico, il RIMPAC.

Al giorno d’oggi, questa regione è caratterizzata da numerosi fattori di instabilità e dimensioni conflittuali intra e interstatali, con focolai di crisi e minacce che inevitabilmente si riverberano sul bacino e ne influenzano le attività marittime, rilevanti per la sicurezza e la prosperità dell’Italia e dell’Unione Europea.

Crisi e minacce che spaziano dai conflitti di varia natura alle crisi tradizionali - soprattutto nella sponda sud dell’area -, dal crimine organizzato – inclusa la pirateria marittima - al traffico di esseri umani, di armi e droga, all’immigrazione irregolare, al contrabbando, al terrorismo/ecoterrorismo e alle attività illegali intenzionali rivolte contro navi, merci, equipaggi e passeggeri, attrezzature portuali e infrastrutture critiche marittime ed energetiche, inclusi gli attacchi cibernetici.

Una situazione questa che ha portato la NATO, sollecitata soprattutto dall’Italia ad aumentare l’attenzione verso il depauperamento delle condizioni di sicurezza del c.d. “Fronte Sud”, ad accettare l’offerta nazionale di realizzare nel nostro Paese due Quartier Generali Multinazionali, i MNHQ, uno terrestre e uno marittimo, in aggiunta al costituendo Polo per il Sud, l’*Hub for the South*, di Napoli.

Come abbiamo potuto appurare dall’innalzamento del livello di attenzione nel Mediterraneo orientale per l’accesso alle risorse energetiche presenti in quel bacino, persino il legittimo sfruttamento delle risorse marine, fortemente condizionato dai crescenti fenomeni della cosiddetta “territorializzazione” e “urbanizzazione” di ampie porzioni dell’Alto Mare, è potenziale fonte di spinta competizione tra i Paesi rivieraschi, indipendentemente che siano Alleati.

Il mare aperto - fondamentale per i liberi scambi commerciali ed energetici - si sta dunque riducendo, mentre le dispute per i confini marittimi stanno aumentando in molte aree regionali, quale risultato delle strategie periferiche attuate da molti Stati.

Pur rimanendo nel richiamato approccio del “*politically correct*” applicato alle relazioni internazionali, perlomeno nel caso specifico che ci vede in prima linea in Medor, abbiamo osservato sul campo un cambio del paradigma di riferimento nell’escalation, con la comparsa del concetto di competitor e una mutazione della progressione che porta dalla pace alla guerra attraverso la crisi, con l’inserimento della competizione prima della crisi, come un ulteriore *step* escalatorio.

In realtà, prendendo proprio a riferimento la situazione in Medor e le relazioni internazionali che si sono create e consolidate nelle cosiddette “guerre per procura”, come nel caso della Libia e della Siria, pare che la situazione di pace abbia da tempo lasciato il passo a quella di competizione spinta, al limite della crisi, con un ricorso sempre più frequente alla *lawfare*, ovvero all’uso spregiudicato del diritto internazionale per raggiungere unilateralmente i propri obiettivi.

Lo scenario descritto impone all’Italia di garantire la propria sicurezza e prosperità promuovendo e tutelando gli interessi nazionali con un’azione a proiezione globale, ovvero intervenendo efficacemente e tempestivamente laddove necessario, nell’ambito di alleanze e coalizioni ma anche – se necessario – in autonomia.

Il processo di globalizzazione ha originato profondi mutamenti dell’intero sistema internazionale, interessando inevitabilmente anche lo Strumento militare laddove ha comportato l’abbattimento di quelle barriere fisiche, ideologiche e culturali che avevano caratterizzato per secoli la struttura dello Stato e le stesse relazioni tra Stati.

Quale conferma della metamorfosi del tradizionale contesto d’impiego militare, si assiste - accanto al sistematico coinvolgimento delle Forze armate in operazioni di gestione degli eventi calamitosi - a un loro crescente e diffuso impiego, sia sul territorio nazionale che nei Teatri Operativi, per compiti aggiuntivi non militari quali, ad esempio, il supporto alle Forze dell’Ordine/*constabulary* e l’assistenza umanitaria, quello che i colleghi americani hanno definito “*soft power*”.

Inoltre, anche il numero delle iniziative a favore delle istituzioni civili è registrato in crescita, come nel caso di attività che spaziano, ad esempio, dal supporto alle operazioni e interventi della Protezione Civile (non da ultimo cito, perché in corso, l’attività per l’identificazione e recupero di eco-balle disperse in prossimità dell’Isola d’Elba), e al concorso sanitario, come nel caso dell’emergenza COVID.

Basti pensare al Posto Medico Avanzato allestito e gestito dalla Brigata Marina San Marco presso l’ospedale Carlo Urbani di Jesi (Ancona), ed alle unità navali con capacità di trattamento in terapia intensiva messe a disposizione del Paese.

Anche se si tratta di un’esperienza di cui tutti avremmo voluto fare a meno, tuttavia gli insegnamenti ricevuti ci hanno portato a sviluppare una nuova esigenza operativa per realizzare una Nave militare-Ospedale.

Tra le iniziative a favore delle istituzioni civili rientrano anche il potenziamento della sicurezza/interventi per emergenze interne a supporto di altri dicasteri, la bonifica/messa in sicurezza di ordigni residuati bellici, la risposta ai disastri, l’antinquinamento, il supporto per la ricerca e tutela dei beni archeologici/culturali e a quello per lo svolgimento di campagne scientifiche, l’utilizzo di strutture militari per eventi di promozione, di simposi e seminari legati a tematiche di pubblico interesse.

Si tratta di un impegno, che rientra nella cosiddetta “quarta missione” delle Forze Armate, che riguarda il contributo alla salvaguardia delle libere istituzioni e lo svolgimento di compiti specifici in circostanze di pubblica calamità ed in altri casi di straordinaria necessità ed urgenza, complementare rispetto alle altre tre missioni di difesa dello Stato, difesa degli spazi euro-atlantici ed euro-mediterranei e contributo alla pace e alla sicurezza internazionale.

Le attività che la Marina conduce in questo ambito sono numerosissime sia in patria che all’estero e trovano precedenti alquanto datati, come quando il 5 luglio 1979, l’8° Gruppo Navale, composto dalla Rifornitrice di Squadra Stromboli e gli Incrociatori Andrea Doria e Vittorio Veneto partiva verso il Mar Cinese Meridionale per soccorrere in mare i profughi vietnamiti, un intervento che si dimostrò il primo di “Protezione Civile” da parte dell’Italia all’estero.

Oggi, la Marina continua nello stesso solco e con lo stesso spirito, contribuendo, insieme alle altre Forze Armate, alle esigenze della Nazione come l’impiego di Nave San Giusto in Libano per l’emergenza connessa all’infausto evento del 4 agosto scorso.

Tra i rischi che le moderne Marine militari si trovano a fronteggiare, come ho avuto modo di condividere con i miei paritetici durante lo scorso Simposio di Venezia, vi sono anche quelli connessi con la galoppante fragilità dell’ecosistema marino, sempre più minacciato e sempre più indifeso.

Una fragilità che sta mettendo a repentaglio la “salute” e gli equilibri naturali del pianeta. Infatti, in questo delicato e pericoloso processo, gli oceani, che da sempre sono anche i principali regolatori del clima globale, rischiano di amplificare gli effetti dei cambiamenti climatici e tutte le conseguenze che ben conosciamo e che stiamo già subendo.

Uno scenario così complesso impone una governance del mare condivisa, multidisciplinare e multidimensionale, al fine di garantire l’ottimale gestione e sfruttamento del contesto marittimo di interesse nazionale.

Già oggi, la Marina è impegnata in una vasta gamma di collaborazioni con altri Dicasteri, tra cui cito, a mero titolo di esempio, il Ministero dell’Interno per il controllo dell’immigrazione clandestina e supporto alle attività investigative di cornice, il Ministero dello Sviluppo Economico per il pattugliamento e monitoraggio delle aree di interesse per l’estrazione di georisorse, il Ministero dell’Ambiente per la tutela del mare ed il MAECI per numerose attività tra cui spicca la proposta inter-dicasteriale di istituzione della “Cabina di regia sul mare”.

Avviandomi alle conclusioni, l’Italia, come abbiamo visto, è un Paese marittimo la cui sicurezza e benessere dipendono imprescindibilmente dal mare, con cui ha un legame indissolubile. Il mare ha reso l’Italia centrale nella Storia dell’umanità e, sono certo, continuerà a conferire al Paese rilevanza strategica per gli equilibri europei e globali.

Grazie al mare, la Nazione è cresciuta nel commercio e nei mercati internazionali, nello sviluppo sostenibile della pesca, della cantieristica e delle infrastrutture, nella prospezione delle risorse energetiche e minerarie marine, nella presenza nelle aree marittime di interesse strategico mondiale, traducendone gli effetti nella parallela crescita, nel tempo, delle nostre condizioni di tranquillità e prosperità.

Lo spazio marittimo è divenuto più interconnesso e sfruttato da un crescente numero di attori, compresi gli effetti convergenti delle minacce e la trasversalità pervasiva delle nuove dimensioni *ecofin* e *cyber* che richiedono risposte innovative e il superamento di parte degli schemi e paradigmi utilizzati finora.

Inoltre, la possibilità di accedere e operare liberamente e in modo sicuro sul mare pone importanti sfide alla libertà di navigazione, catena alimentare, interessi economico-energetici, salubrità dell’ambiente marino e conservazione e sostenibilità della biodiversità.

Le competenze della Marina militare (e delle Marine in generale) - il cui perimetro legale anche a livello internazionale rimane indiscusso - inerenti il potere navale (quale uso della forza militare per la difesa dello Stato e degli spazi e interessi marittimi nazionali), la cooperazione internazionale (quale rafforzamento delle relazioni e della collaborazione con le altre Marine e Forze armate) e la diplomazia navale (quale supporto alle attività di politica estera nazionale nel dominio marittimo), sono ampiamente consolidate e continueranno ad esserlo, per cui andranno mantenute e rafforzate. Le moderne esigenze di difesa e sicurezza determinano la necessità di continuare a investire in uno strumento marittimo altamente abilitante, in grado sia di conferire versatilità operativa e flessibilità strategica allo strumento militare nazionale sia di supportare ad ampio spettro l’impegno del Paese in uno scenario internazionale sempre più dinamico e complesso.

Questo ragionamento è perfettamente calzante anche in caso di un approccio alla definizione delle capacità basato sugli effetti, cosiddetto *effects based*, laddove lo Strumento marittimo risulta, nel più ampio contesto militare, quello che più di ogni altro genera costantemente uno spettro di effetti, a connotato multidisciplinare e multidimensionale, profondamente scalabili in termini di varietà e intensità. Basti come esempio pensare alla singola nave da guerra che è in grado di giocare più ruoli, anche contemporaneamente ed in contesti nazionali e internazionali, come quelli di proiezione di forza, deterrenza, cooperazione, polizia dell’alto mare e diplomazia navale. Perfino all’ormeggio, le unità navali sono operative e pienamente abilitanti. Si pensi a nave San Giusto che fino a poche ore fa ha fatto sventolare il Tricolore in porto a Beirut per proiettare e sostenere le capacità di intervento che il nostro Paese ha voluto rendere disponibili al Libano a seguito dell’esplosione del 4 agosto.

In tale contesto, per assumere una posizione di rilevanza nel mondo contemporaneo è necessaria una lungimirante strategia marittima sistemica nazionale, che veda in una rinnovata componente militare un fattore qualificante integrativo affinché le altre dimensioni continuino a potersi esprimere a vantaggio della collettività.

La disponibilità di tale strategia, oggi più che mai, diventa un imprescindibile requisito di difesa e sicurezza nazionale poiché andrebbe a colmare il gap dell’assenza di un primario riferimento tassonomico istituzionale in materia di Sicurezza Marittima Avanzata. Questo pilastro dell’azione della Marina, a tutela della sicurezza e del benessere collettivo, include l’impegno per il controllo e la difesa delle linee di traffico e dei tratti di mare di interesse, oltre a ricomprendere la peculiare azione di supporto alle relazioni internazionali, il supporto a Paesi terzi per sviluppare capacità autonome di controllo e prevenzione e la capacità di risoluzione delle situazioni di crisi.

È mia convinzione che l’applicazione del concetto di approccio multidimensionale sistemico alla dimensione marittima nazionale - che riunisca i nostri player marittimi, istituzionali e non, integrati dal mondo dell’industria, ricerca, accademia, scuola, terzo settore - sia la giusta rotta da seguire per attraversare in sicurezza questo turbolento Secolo Blu.

Vi ringrazio per l’attenzione e rinnovo il grande interesse e piacere della Marina militare di poter continuare a esser parte di questo peculiare consesso dove poter confrontarsi serenamente su temi di elevato interesse strategico per il nostro Paese.

**Maurizio Melani:** associandomi a quanto detto nella sua introduzione dal Co-Presidente Paolo Casardi ringrazio innanzi tutto l'Ammiraglio Cavo Dragone e il collega Franchetti Pardo per aver accettato il nostro invito a partecipare a questo Dialogo e per le loro esaustive e di grande interesse relazioni su un tema di grande rilevanza nell'attuale contesto geopolitico.

In questo mio breve intervento mi soffermerò sulla situazione nel Mediterraneo, o meglio del Mediterraneo allargato, che va dall'Atlantico all'Oceano Indiano. Si tratta dell'area geopolitica nella quale siamo immersi e i cui sviluppi sono cruciali per la nostra sicurezza e la nostra prosperità. E' un'area da sempre caratterizzata da tensioni e crisi le cui dimensioni sono speculari all'importanza degli intrecci economici e politici che vi si dipanano, oggi accentuati dal rilievo di un'economia globalizzata in larga parte centrata sui rapporti commerciali e sulle integrazioni produttive tra Asia ed Europa anche se si assiste attualmente a volontà di parziali accorciamenti delle catene del valore che la pandemia ha accentuato. Il rilievo del concetto strategico di Mediterraneo allargato a dire il vero non è nuovo. Già negli anni ottanta del XIX secolo il Ministro degli Esteri Mancini affermava per motivare la presenza italiana sulle coste del Corno d'Africa che le chiavi del Mediterraneo sono nel Mar Rosso. E per l'impero britannico il controllo o l'interdizione del controllo altrui di quest'insieme di rotte con la propria potenza navale e di proiezione di forza costituiva un aspetto centrale della propria strategia globale, ancor più dopo l'importanza assunta dalle risorse petrolifere mediorientali per l'economia mondiale.

Gli equilibri di forza in quest'area, centrata nel Mediterraneo propriamente detto, sono profondamente mutati negli ultimi decenni e in modo più accentuato negli ultimi anni.

Durante la guerra fredda il controllo prevalente da parte degli Stati Uniti e dei suoi alleati non era che limitatamente intaccato da una presenza sovietica che poteva contare sugli approdi ottenuti non senza costi in paesi della sponda sud con le quali trovava convergenze politiche, a volte precarie, come la Siria, l'Algeria e la Libia. Terminata la guerra fredda il controllo statunitense, affiancato dalle flotte degli alleati francesi, italiani, turchi e greci e da una residua e sempre minore presenza britannica era pressoché esclusivo. Ma l'assenza del vecchio nemico prima che la Russia riacquistasse una sua assertività con Putin all'inizio di questo secolo e la crescita economica e politica di potenze asiatiche come la Cina e l'India con le conseguenti esigenze di controllo e protezione, per tutti gli attori, dei traffici marittimi ha spostato progressivamente l'attenzione sull'ampia area indo-pacifica.

Le modalità con cui sono state gestite da parte americana le vicende successive agli attentati terroristici dell'11 settembre 2001 hanno prodotto l'emergere di nuovi attori che hanno ripreso a svolgere nell'area ruoli che essi avevano già esercitato in secoli precedenti prima dell'incontrastato, anche se progressivamente contestato, controllo occidentale dell'area. Profittando dei vuoti lasciati da altri è tornata la Turchia, non più come parte del blocco occidentale come al tempo della guerra fredda, ma con una autonoma assertività che rievoca nostalgie ottomane, prima alimentata da una forte crescita economica e poi quale diversivo da una recessione con rilevanti conseguenze sociali accompagnato dal desiderio di affermare un controllo sulle riserve di gas del Mediterraneo orientale ove sono riesplose le dispute territoriali e marittime con la Grecia e il suo alleato cipriota e con altri paesi europei ugualmente interessati a quelle risorse come la Francia e l'Italia.

Essendo apparentemente superati i contrasti tra questi due ultimi paesi sulla Libia sembrano ora prevalere le convergenze di interessi nel Mediterraneo orientale ove Eni e Total collaborano anche se alla posizione più rigida della Francia si accompagna quella più dialogante dell'Italia con un occhio ai rapporti di Roma ed Ankara con il Governo di Tripoli.

Su questo vorrei chiedere all'Ammiraglio Cavo Dragone come vede l'andamento dei rapporti italo-francesi nel settore navale, sia sul piano operativo che su quello industriale nel quale vi e' una consolidata cooperazione cementata dai recenti accordi tra Fincantieri e STX.

Oltre alla Turchia e con modalità analoghe è tornata nel Mediterraneo la Russia profittando dei conflitti in corso. Ha riattivato la presenza sulla costa siriana ed è nuovamente presente in Libia con basi a sostegno di mezzi navali di superficie e sottomarini oltre che di capacità aeree. L'una e l'altra tuttavia sembrano cominciare a rendersi conto dei loro limiti ed in particolare delle difficoltà a sostenere ambizioni superiori ai propri mezzi. Da qui la recente tendenza a cercare intese e ad evitare un eccessivo innalzamento dello scontro. Vi è anche la Cina che per ora opera per l'acquisizione di capacità portuali per la propria ormai enorme flotta mercantile e per i flussi commerciali nell'ambito della sua nuova Via della seta. Ma le sue navi cominciano a fare visite nel Mare Nostrum, fermo restando che l'area in cui esercita la sua assertività politico-militare; con crescenti preoccupazioni dei suoi vicini! E’ soprattutto quella dell'area indo-pacifica, dal Mar della Cina a Gibuti, per la protezione delle sue rotte di importazione di energia e materie prime e di esportazione di prodotti industriali con beni intermedi nei due sensi.

Di fronte a questi sviluppi, oltre a quanto ho detto e chiesto sulla collaborazione italo-francese vi è l'esigenza a mio avviso di inserire tali rapporti nei più ampi processi di cooperazione e integrazione a livello europeo. Negli ultimi anni, sostanzialmente con il venir meno dei freni posti dal Regno Unito, vi sono stati progressi nell'affermazione di obiettivi e nell'avvio di processi per attuarli: dall'istituzione di un fondo europeo per la difesa al potenziamento delle capacità di pianificazione non soltanto strategica ma anche operativa seppure ancora limitata a certi tipi di attività militari, dalla volontà di coordinamento dei piani di acquisizioni al sostegno di integrazioni industriali. L'aspetto della dimensione marittima è ben tenuto presente in questo ambito e la sua rilevanza è sostenuta dall'Italia. Abbiamo tuttavia visto che malgrado la volontà espressa dalla nuova Commissione e dal Consiglio di valorizzare la dimensione geopolitica dell'Unione, il bilancio pluriennale presentato al Consiglio e al Parlamento presenta stanziamenti ridotti rispetto a quelli inizialmente ipotizzati. Chiedo quindi ad entrambi come vedono, dalle rispettive ottiche, le prospettive di sviluppi che sono a mio avviso fondamentali per il perseguimento degli obiettivi di sicurezza dell'Unione e di ciascuno dei suoi paesi membri.

**Stefano Ronca:** l’Ammiraglio Cavo Dragone e il Ministro Franchetti Pardo, che ringrazio calorosamente per la loro efficace esposizione, hanno illustrato in modo eloquente come e perché la Marina, oltre che uno strumento militare, sia uno strumento squisitamente politico. Soprattutto la sua intrinseca gradualità, flessibilità e scalabilità di impiego la rendono tale.

Nel mio intervento vorrei toccare due aspetti.

Uno riguarda il nuovo impulso dato da un movimento di Ufficiali di Marina turchi alla vocazione navale di Ankara in linea con l’attuale aggressiva politica estera turca. Il secondo riguarda l’apparente dualismo fra scelta europea e scelta transatlantica nell’impostazione industriale ed operativa dello strumento navale italiano.

**Turchia**. “Mavi Vatan” in italiano “Patria Blu”, è un’espressione sempre più in voga in Turchia e sempre più presente nel linguaggio politico turco. L’espressione è spesso associata a rivendicazioni di Ankara riguardanti la zona economica ricca di giacimenti di gas sulla quale insistono anche le rivendicazioni greche e cipriote.

Uno dei primi accordi con la Libia nel 2019 è stato quello di estendere i rispettivi confini marittimi e zone di sfruttamento economico, provocando forti reazioni da Atene e Nicosia.

Le personalità traenti di questa nuova linea di patriottismo navale, che si inserisce nel nuovo pensiero strategico imperiale di Ankara, diretto anche più a sud e cioè verso la Libia, l’Africa orientale ed altri paesi islamici, sono due ammiragli. Il primo è l’ex capo di Stato Maggiore della marina Yayci. Il secondo è un altro Ammiraglio in pensione appartenente alla sinistra nazionalista: l’Ammiraglio Gurdeniz, sempre più presente nei media e che raccoglie presso le forze armate e soprattutto in Marina grande consenso.

Gurdeniz era stato in passato capo del policy planning della Marina ed è autore di numerosi testi di strategia. Fu condannato a 18 anni di prigione nel 2011 per sospetta associazione con il nemico di Erdogan, Gulen, e poi liberato nel 2015.

Ciò che unisce questo gruppo di ufficiali è una generalizzata ostilità verso gli Stati Uniti e verso quello che essi definiscono di “Atlantic front” e naturalmente verso la Grecia.

Gurdeniz la cui immagine sta crescendo di importanza e visibilità nel paese, sta valorizzando come mai era avvenuto fino ad ora, la vocazione navale della Turchia. La Marina turca viveva infatti all’ombra dell’esercito considerato da sempre l’arma dominante nel concetto politico e strategico del paese. Ma Gurdeniz sta affermando il principio che difendere il mare nel quale si trovano gli interessi della Turchia, la sua Patria Blu, è altrettanto importante che difendere il territorio turco.

Il Fronte Atlantico, guidato dagli Stati Uniti secondo Gurdeniz vuole impedire che la Turchia assurga a grande potenza e si leghi a quelli che sono i suoi interlocutori naturali: i paesi dell’Eurasia ed in particolare la Russia. Secondo Gurdeniz intensificare i legami con Russia e Cina servirebbe gli interessi della Turchia e conterrebbe l’imperialismo del fronte Atlantico.

Il partito nel quale Gurdeniz si riconosce è il partito Vatan di Pericek sostenuto da molti militari che caratterizzati da un forte secolarismo ma anche con credenziali anti Guleiniste, anti curdi, anti occidentali e soprattutto anti greche. Ormai il termine Patria Blu è diventato pervasivo in Turchia. Patria Blu è chiamata la grande esercitazione navale del 2019, Patria Blu si chiama la rivista della scuola di guerra marittima turca. L’attuale capo di Stato Maggiore Bagcioglu, che ha sostituito il più radicale Yaici, è comunque considerato il fautore dell’esercitazione Patria Blu 2019 che tuttavia egli dichiara compatibile con gli impegni turchi nella Nato.

Si può concludere che il movimento Patria Blu attira molta attenzione politica in Turchia e si inserisce nella linea indipendente ed aggressiva della contemporanea politica estera turca. Inoltre va notato che Erdogan sta mostrando il suo consenso verso questa direzione strategica.

La mia domanda all’Ammiraglio Cavo Dragone riguarda l’atteggiamento della Marina Italiana verso la Turchia oggi, anche considerando la vicinanza italiana ad Ankara su alcuni aspetti della crisi libica e sul fatto che in passato abbiamo fornito mezzi navali e licenze di costruzione ad Ankara con licenza di produzione ed esportazione verso Paesi terzi. Questa linea è compatibile con l’attuale nuova politica estera di Erdogan che tra l’altro si spinge ben oltre il Mediterraneo?

**Industria della difesa: cordata atlantica e cordata europea.** Sembra che vi siano due cordate nell’ambito dell’industria della difesa italiana in questo momento: una che si dirige verso l’asse Stati Uniti e Regno Unito l’altra verso soluzioni e collaborazioni europee.

Nel campo della cantieristica navale abbiamo un rapporto intenso quanto difficile con la Francia. Il recente contratto con gli Stati uniti per 10 fregate non è solo un contratto interessante in sé ma anche perché apre delle prospettive future di collaborazione con la filiera dell’industria navale atlantica a lungo termine. Fa eco a questo contratto in campo navale quello del caccia di sesta generazione Tempest che a quanto si dice e si legge garantisce maggiore compatibilità col sistema militare ed industriale nazionale rispetto al progetto franco-tedesco Dassault, Airbus. Non esito a credere che sul piano della valorizzazione dell’industria nazionale, della compatibilità col sistema militare italiano, cresciuto per decenni nell’alveo dei criteri addestrativi americani, (si pensi al luogo di addestramento dei nostri piloti a Pensacola), la scelta transatlantica presenti molti vantaggi.

Tuttavia, se si vuol giungere ad una politica estera e di difesa comune, dovremmo prima o poi deciderci a sacrificare qualcosa delle nostre industrie nazionali degli armamenti a favore di altre ed acconsentire ad accorpamenti con industrie europee del settore.

Capisco che, nel campo della cantieristica navale sia difficile standardizzare la produzione di unità navali, poiché l’inerzia per omogeneizzare i diversi cantieri in vari Paesi sarebbe più elevata che per qualsiasi altra fabbrica di armamenti terrestri o aerei. Ma comprendo che sia insopportabile da vari punti di vista soggiacere a strategie francesi che valorizzano i loro prodotti a scapito di quelli italiani. Ho sentito per esempio dire che secondo i francesi gli italiani producono le fregate Fremm su licenza francese quando è nota la diversità fra le due unità, quella francese e quella italiana, nelle caratteristiche, dotazioni, dimensioni ed operatività di impiego.

Qual è dunque la strada per rendere compatibili gli interessi di produzione ed occupazione nazionali con l’innegabile necessità di una politica estera e difesa comune europea, che necessariamente implica fusioni, accorpamenti industriali e rinunce sul piano dell’immediato interesse di alcune industrie nazionali?

**Giuseppe Cavo Dragone:** sul ruolo della Francia, dal punto di vista prettamente militare e non necessariamente navale esiste un confine molto particolare che non sempre è stato sottolineato. Mi riferisco, ad esempio, alla missione in Niger. Se non ci fosse stata la Francia, l’Italia non avrebbe conseguito il successo che ha avuto grazie all’aiuto francese. Anche la crisi di Cipro ha favorito un lavoro di comune accordo con la Marina francese. Quindi dal punto di vista prettamente operativo e militare i rapporti sono ottimi. Da un punto di vista industriale, il progetto FREMM è ancora in atto e insieme a Francia e Italia sono aggregati gli USA, l’Egitto. Si tratta di un esempio di joint venture che si distingue per i risultati di eccellenza raggiunti.

Sul ruolo della Turchia, noi volutamente ci siamo tenuti equidistanti e equilibrati e questo nostro equilibrio ci è stato sempre riconosciuto da parte dei turchi che lo hanno apprezzato. Non ultimo ho ricevuto una telefonata dal mio corrispettivo turco che ha testimoniato proprio questo aspetto. Tradizionalmente, infatti, i comportamenti della Marina Militare sono improntati a un necessario equilibrio ed equidistanza. Se da un lato partecipiamo attivamente a esercitazioni NATO con Grecia e Francia, dall’altro lato operiamo insieme alla Marina Turca proprio a testimonianza di una volontà di apertura al dialogo e alla collaborazione. Riteniamo che il mantenimento di questi canali di collaborazione e di apertura sia la migliore strada per permettere un dialogo costruttivo futuro.

Ricordiamo anche che greci, turchi e italiani fanno tutti parte della NATO. Abbiamo nel tempo dato prova di poter lavorare efficacemente insieme sia agli europei e sia in ambito NATO o con gli Stati Uniti. Non abbiamo preclusioni di sorta anche perché sia all’interno della NATO, UE, o coalizioni a guida USA si tratta di operare in ambienti perfettamente compatibili da un punto di vista operativo. Perseguiamo quindi l’integrazione e la collaborazione a 360°, nella considerazione che anche l’industria e la tecnologia italiana sono perfettamente compatibili e integrabili sia in ambito europeo e sia in ambito atlantico. Per questo collaboriamo con tutti i paesi europei quando possibile. Stiamo considerando anche il programma “TEMPEST” che non è europeo anzi è in concorrenza con l’asse franco-tedesco. Dobbiamo corrispondere gli interessi industriali del Paese, ovvero i nostri interessi nazionali.

**Roberto Nigido:** sono molto grato all’Ammiraglio Cavo Dragone e al Direttore Franchetti Pardo per le interessanti informazioni e valutazioni che ci hanno fornito. Concordo con le considerazioni che hanno svolto Maurizio Melani e Stefano Ronca e mi associo alle domande che hanno posto. Ho a mia volta un quesito da rivolgere in particolare al collega Franchetti Pardo. Ho seguito da non addetto ai lavori il dipanarsi della crisi in Libia e le iniziative militari assunte sul terreno in particolare da Russia, da un lato, e Turchia dall’altro. Ho compreso che di fronte a queste iniziative l’Italia abbia deciso di restare neutrale, anche se le iniziative russe mi sono sembrate in contrasto con i nostri interessi, limitandosi a invitare le due parti in lotta, Tripoli e Bengasi, alla moderazione e al negoziato. Questo atteggiamento è del resto coerente con le disposizioni dell’articolo 11 della Costituzione: disposizioni, osservo con rammarico, che condannano l’Italia a subire gli avvenimenti e comunque a un ruolo subalterno in qualsiasi crisi che comporti la necessità di interventi militari. Sono stato quindi sorpreso quando alcuni giorni fa ho letto sul Messaggero un editoriale a firma Alessandro Orsini, commentatore acuto e in genere informato ma anche talvolta incline a fornire indicazioni e valutazioni volutamente originali, secondo il quale l’intervento militare turco avrebbe avuto l’approvazione e il sostegno non dichiarato dell’Italia. Se l’informazione avesse fondamento, si tratterebbe di un sussulto di vitalità della nostra politica estera, anche se con modalità che non mi sentirei di condividere.

**Giuseppe Cavo Dragone:** l’atteggiamento italiano in Libia credo sia improntato al massimo realismo e pragmatismo. Abbiamo dato prova di sostenere il governo libico e soprattutto la popolazione, col supporto logistico alla Guardia Costiera Libica e la realizzazione di un ospedale in prima linea. Sono iniziative che mostrano un interesse non legato a esclusivi interessi di parte e credo che alla lunga questo comportamento pagherà. I libici non gradiscono molto l’ingerenza e l’imposizione di iniziative straniere. Concordo con quanto sottolineato dall’Ambasciatore Franchetti Pardo, ovvero quando le acque si saranno calmate vedremo il rapporto della Libia con la Turchia come evolverà.

**Sandro De Bernardin:** ringrazio l’Ammiraglio Cavo Dragone e l’amico Franchetti Pardo per le loro ampie e stimolanti presentazioni. E desidero confermare, sulla scorta della mia esperienza professsionale, la qualità e la proficuità della collaborazione tra Difesa ed Esteri, che ha consentito e consente la realizzazione di operazioni che hanno fatto e fanno onore al nostro Paese in tanti difficli teatri. Ma per bene operare, ci vogliono risorse e un’adeguata possibilità di programmazione a medio-lungo termine. All’Ammiraglio chiedo se ritiene soddisfacente una situazione in cui una parte determinante delle risorse a sua disposizione derivano dallo strumento aleatorio dell’annuale Decreto Missioni (e non è inserita nel bilancio ordinario della Difesa). A Luca Franchetti Pardo chiedo se - a fronte delle aggressive rivendicazioni di Pechino sul Mae Cinese meridionale - la politica estera comune europea si sta ponendo il problema di interloquire - e con che strumenti - nell’affermazione della libertà di navigazione nelle acque internazionali.

**Giancarlo Leo:** desidero anch’io unirmi ai ringraziamenti già espressi ai nostri due ospiti per i loro così brillanti ed approfonditi interventi introduttivi.

In relazione ad alcune considerazioni già svolte in merito alla situazione di tensione venutasi a determinare nel Mediterraneo orientale ho notato con interesse quanto dettoci dall’Ammiraglio Cavo Dragone circa l’esercitazione navale effettuata nelle scorse settimane Insieme a Francia, Grecia e Cipro e alla pressoché contemporanea attività esercitativa svolta con la Marina turca.

Quanto precede a conferma - mi pare - della posizione equilibrata assunta da parte italiana anche in relazione all’accordo intervenuto nel novembre 2019 tra Ankara e Tripoli per la delimitazione delle rispettive zone economiche esclusive, accordo energicamente contestato da Cipro e Grecia. Ricordo a tale riguardo che in occasione del Vertice sulla Libia svoltosi al Cairo lo scorso gennaio l’Italia si era astenuta dal sottoscrivere il comunicato congiunto firmato da Cipro, Egitto, Grecia e Francia nel quale il memorandum d’intesa turco-libico veniva dichiarato “null and void”.

Vorrei sottolineare a questo proposito che il problema della definizione delle ZEE è molto delicato e - a mio modo di vedere - bene ha fatto il nostro Paese a non farsi troppo coinvolgere nel merito tecnico-giuridico di una vertenza dalle implicazioni molto complesse. E ciò, in particolare, quando, come tra Grecia e Turchia, entrano in gioco i complicati problemi delle isole di cui quello di Kastellorizo costituisce il caso più eclatante.

L’atteggiamento da noi assunto non ci ha comunque impedito di firmare lo scorso 8 giugno ad Atene un accordo “ pro futuro” sui criteri di delimitazione delle zone economiche esclusive tra Italia e Grecia e sulle aree di pesca: un accordo “virtuoso” ed inteso ad evitare le criticità che non hanno sinora consentito la ratifica da parte italiana dell’accordo di Caen in materia marittima firmato con la Francia nel marzo 2015. Sempre in tema di ZEE e per sottolineare l’importanza di riporre la massima attenzione a non compiere mosse sbagliate vorrei inoltre citare l’esempio del contenzioso con l’Algeria (per la pretesa di quest’ultima ad una sproporzionata ZEE antistante le coste sarde) che, dopo aver attraversato momenti di aspra tensione, si confida adesso di risolvere attraverso un negoziato tecnico.

Vorrei adesso soffermarmi su un altro punto. E’ stato accennato al fatto che la presenza marittima italiana dovrebbe uscire dal perimetro relativamente angusto del Mediterraneo e porsi un orizzonte più consono ai nostri interessi.

A questo riguardo vorrei innanzitutto chiedere all’Ammiraglio Cavo Dragone se il nostro attuale strumento militare navale sia adeguato al perseguimento di tale prospettiva.

Inoltre, tenuto conto del normale ritmo di obsolescenza al quale sono soggette le singole piattaforme e dal momento che il processo di acquisizione delle capacità navali si caratterizza, rispetto alle altre dimensioni, per la necessità di pianificare su un arco temporale medio-lungo il rinnovamento della flotta, vorrei sapere quale sia “lo stato dell’arte” anche alla luce del finanziamento straordinario a suo tempo approvato con la legge di Stabilità 2014.

**Adriano Benedetti:** desidero rivolgere innanzitutto un apprezzamento sentito ai nostri due illustri relatori per la ricchezza e la varietà degli spunti che le loro presentazioni hanno offerto per il nostro dibattito.

Non vi è dubbio che la “dimensione” marittima costituisce l’aspetto essenziale delle situazioni di crisi che più caratterizzano l’attuale congiuntura internazionale. Basti pensare alla confrontazione USA-CINA che si incentra in particolare sul Mare cinese meridionale, oppure allo scontro sempre pronto ad esplodere nel Golfo persico/arabico dinnanzi alle coste iraniane in connessione con la presenza imponente di navi della Marina americana.

D’altronde anche i recenti sviluppi nell’area del Mediterraneo orientale con la Turchia in postura assertiva se non aggressiva ci ricordano – peraltro nel quasi silenzio della stampa italiana – l’importanza delle vie marittime quale vettore per la proiezione di potenza.

A questo riguardo ben pochi commenti sono stati registrati nel nostro paese in merito a quella che si può ben definire una “piccola catastrofe strategica” per l’Italia, vale a dire l’insediamento della Turchia a Tripoli sull’altra sponda del Mediterraneo, a poche centinaia di chilometri dalle coste siciliane. Un cambiamento così radicalmente importante non ha suscitato alcuna presa di posizione del Governo di Roma, in linea d’altra parte con un’opinione pubblica assorta nelle problematiche interne e dimentica della incisività che i rapporti di forza prevalenti nel “mare nostrum” rappresentano per la difesa degli interessi nazionali e per la collocazione internazionale del nostro paese.

Non ci si vuole rendere conto che nell’ultimo decennio il contesto internazionale ha subito un forte deterioramento e che i rapporti di forza sono destinati a segnare, almeno nel futuro prevedibile, le interazioni tra i membri della comunità delle nazioni: all’ottimismo kantiano è, purtroppo, subentrato un paradigma opposto che tende ad ispirarsi alla visione hobbesiana.

È in questo quadro che mi permetto di chiedere ai nostri relatori se la recente vendita di due importanti unità navali (due fregate di nuova generazione) all’Egitto sia stata originata solo da motivazioni commerciali, oppure anche da considerazioni strategiche, quale un implicito messaggio di preoccupazione per gli equilibri mediterranei rivolto alla Turchia del Presidente Erdogan.

**Gabriele Checchia:** ringrazio anche io i due relatori per le loro dense e stimolanti presentazioni. Ascoltando i due interventi - con particolare riferimento alle complesse dinamiche che stanno interessando, da qualche tempo a questa parte, il Mediterraneo orientale - mi è tornato alla mente quanto era solito osservare il compianto Fernand Braudel: “ogni qualvolta mi si parla di Mediterraneo ho bisogno di pensare la globalità”.

Oggi più che mai mi sembra, e ne traggo conferma dalle parole sia dell’Ammiraglio Cavo Dragone che del collega e amico Franchetti Pardo, che un invisibile “filo rosso” colleghi per una pluralità di motivi e di attori quanto sta accadendo nel Mediterraneo orientale - a cominciare dalla crescente assertività turca anche in tale importante scacchiere - a contestuali dinamiche di più ampia natura: da quelle in atto nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden a quelle in essere al largo della costa somala e ancora più in là con una proiezione sino all’area dell’indo-pacifico.

Ciò detto e sempre con riferimento alla Turchia a guida Erdogan e alla sua proiezione marittima - tema che tanto spazio sta giustamente occupando nel nostro odierno Dialogo - vorrei brevemente riprendere quel concetto di Patria Blu teorizzato dall’Ammiraglio a riposo Cem Gurdeniz opportunamente richiamato nelle sue diverse dimensioni dall’Ambasciatore Ronca nel suo intervento di poco fa. Il considerare le acque di fronte e al largo della Turchia come parte integrante e irrinunciabile dello spazio geo-politico della Turchia continentale (per così dire una sua “naturale proiezione”) è concetto, nella mia percezione, ormai fatto proprio dall’insieme dell’“establishment” di quel Paese, anche nelle sue componenti tuttora fedeli all’eredità kemalista e dunque distanti sulla maggioranza dei “dossier” dalle posizioni dell’AKP e del Presidente Erdogan.

E’ concetto ben radicato in seno alla dirigenza turca nella sua accezione più ampia ma che, al contempo, si presta a essere declinato - con approccio sofisticato - con modalità differenti. Ciò che ben emerge dall’intervista di Marco Ansaldo allo stesso Gurdeniz apparsa nel numero di “Limes” dello scorso luglio.

Ne sono prova le parole del citato Gurdeniz che definisce la Patria Blu visione “che non si sofferma sui dettagli. Quanto, piuttosto, simbolo per definire gli interessi della Turchia al grado geo-politico e strategico; che può includere diversi strumenti da impiegare in uno spettro ampio: dalla diplomazia delle cannoniere alle attività di perforazione, dalle iniziative legali alle relazioni statali multilaterali…”. Un approccio dunque non necessariamente antagonistico ma che fa del ricorso all’uso della forza o alla minaccia di tale ricorso, una delle carte da mettere, ove necessario, sul tavolo.

L’altra riflessione che mi sento di svolgere sul tema Turchia è che, nel valutarne le mosse e quelle del suo Presidente anche per modulare al meglio le nostre risposte, è opportuno cercar di distinguere per quanto possibile le scelte e i comportamenti di natura tattica da quelle di valenza strategica e, per ciò stesso, di medio/lungo periodo.

Così se nella prima categoria rientra a mio avviso, a titolo di esempio, il recente sfiorato confronto tra un’unità della marina militare turca e una della marina militare francese nella seconda si collocano le riaffioranti proiezioni di potenza di Ankara lungo le direttrici “classiche” della sua mai dimenticata dimensione imperiale: oltre al mediterraneo orientale, il nord-Africa (Libia in primis) e la direttrice che si estende verso i Paesi del Golfo, la costa somala e il Golfo di Aden. In sostanza obiettivo di Erdogan mi sembra (in una sorta, per così dire, di “ritorno al futuro”) essere quello di superare definitivamente e nei fatti…… la Turchia di Ataturk, così come emersa dal Trattato di Losanna nel 1923, per passare alla storia come il politico che cent’anni dopo avrà assicurato il ritorno del suo Paese nel novero delle medie/ grandi potenze con una capacità di influenza e di azione non troppo dissimile - quantomeno sul piano marittimo e “mutatis mutandis” - da quella che aveva a suo tempo caratterizzato la Turchia del periodo ottomano.

**Carlo Maria Oliva:** vorrei innanzitutto anch’io ringraziare i nostri ospiti per le loro interessanti relazioni introduttive.

Concordo con i commenti e le osservazioni dei colleghi che mi hanno preceduto. Mi limito quindi ad alcune considerazioni.

E’ evidente che, in un contesto globalizzato quale quello attuale, la dimensione marittima ha acquisito un’importanza ancora maggiore nella gestione delle crisi rispetto al passato e, in un tale contesto, le Marine Militari rappresentano una componente fondamentale nella tutela degli interessi strategici nei diversi aspetti della sicurezza marittima. Le forze navali però non si improvvisano: richiedono pianificazione, stanziamenti, tempi, reclutamenti ed addestramenti. A tale riguardo, un elemento indicativo dei nuovi equilibri mondiali è rappresentato proprio dall’emergere di “nuove” potenze marittime. In una valutazione comparativa delle attuali principali flotte rispetto alla situazione che si registrava alla fine della guerra fredda credo che i cambiamenti più significativi siano rappresentati dalla consistenza e dai piani di sviluppo delle flotte cinese ed indiana. Il tutto a dimostrazione del fatto che potenze tradizionalmente “terrestri” hanno acquisito la consapevolezza della necessità di dotarsi di uno strumento navale adeguato alle loro ambizioni.

Con riferimento alla Cina, è stato rilevato come, almeno finora, Pechino non disponga di basi navali nel Mediterraneo. Vorrei però ricordare che una società cinese ha comprato il porto del Pireo e che sono note le attenzioni verso porti italiani. Non sono iniziative rappresentative di una crisi, ma la dimensione marittima che le contraddistingue ha un suo chiaro significato. Conosciamo bene le problematiche della “Via della Seta” con le sue rilevantissime ricadute commerciali. E’ essenziale però, nel contempo, avere sempre ben presenti gli aspetti di sicurezza. Non si esaurisce tutto nel 5G.

**Maurizio Melani:** sull'aspetto menzionato da vari colleghi riguardante l'acquisizione di un ruolo italiano rispetto agli sviluppi e agli equilibri navali nell'area indo-pacifica della quale non ci possiamo disinteressare non fosse altro che per gli interessi economici che vi abbiamo, rilevo che una proiezione del nostro paese anche in quella direzione non può a mio avviso prescindere da una collaborazione in ambito europeo. Francia e Germania hanno elaborato strategie in larga parte convergenti. La Francia è da secoli una potenza anche indo-pacifica conservando in quell'area dipartimenti d'oltremare. E la sua autonoma deterrenza nucleare si basa da decenni sulle capacità in sottomarini e relative basi d'appoggio che essa ha in quella immensa area, cosa che ha in passato provocato attriti con Australia e Nuova Zelanda. Eppure essa ha sentito il bisogno di cercare, già in occasione della visita lo scorso anno di Xi Jinping in Europa quando ha organizzato un vertice congiunto con l'ospite cinese, un'associazione con la Germania che nei paesi dell'Estremo Oriente ha grandi interessi economici. E' vero che non mancano competizioni, ma anche collaborazioni, tra le rispettive industrie. Sta di fatto però che qui come altrove entrambi i paesi esprimono intenzioni di agire in modo convergente. Credo che l'Italia dovrebbe essere pienamente parte di questo processo.

**Francesco Corrias:** credo che poco si possa aggiungere all’approfondita analisi che è stata compiuta intorno a questo tavolo sul tema del nostro Dialogo. Gli interventi che mi hanno preceduto hanno dato coerenti indicazioni sulla necessità di perseverare nel sostenere una politica condivisa di sostegno nel sociale ed economico in un area, quella del Mediterraneo con tutte le sue derivazioni, cruciale per un equilibrio di una vasta parte di una vasta regione dove si incontrano interessi economici e politici, con differenze culturali e sociali ampio raggio di tre continenti.

 L’Italia ha certamente dato un suo contributo nel superare contrasti e conflittualità in quell’area puntando ad un necessario approccio multilaterale, certamente non facile ma che non ha alternative.

 Ma in questo gioco di pressioni ed influenze conta ancora, e lo saranno nel futuro prevedibile, il gioco dei grandi attori della scena internazionale o di quelli che vorrebbero a torto o a ragione diventare.

 E’ stato e continua certamente ad essere determinante, per i nostri obiettivi ed interessi, il ruolo dei grandi protagonisti ed in primo luogo quello degli Stati Uniti, oggi dilaniato da una crisi interna di ampiezza epocale ma che dobbiamo ritenere in modo democratico superabile nella difesa di comuni valori etici di pacifica convivenza. Le prossime elezioni presidenziali in USA saranno pertanto un passaggio importante anche per il nostro futuro di paese mediterraneo, culla di un modo di essere e di convivenza di valori e principi che non possono avere per noi alternative né frontiere.

 Ormai nel processo di globalizzazione in atto che unisce più che dividere, nel bene come nel male, anche i problemi Corno d’Africa e degli equilibri del continente africano dipendono dal comportamento ed obiettivi di molti ed il bacino del mediterraneo come la storia insegna è un punto focale.

**Luca Franchetti Pardo:** personalmente sentirei di apporre una nota di cautela circa l’opinione per cui un’eventuale vittoria di Biden in novembre porterebbe automaticamente ad un riorientamento a 360 gradi della politica estera americana.

È verosimile attendersi un cambiamento nei toni e un probabile ritorno ad un certo grado di multilateralismo, ma alcuni “fondamentali” a mio avviso resterebbero.

A ben vedere, a dispetto, come dicevo, dei toni, con l’Amministrazione Trump in diversi dossier vi è stata continuità rispetto a quella di Obama. Ad esempio, quest’ultimo non ha dato grande rilievo ai rapporti con la UE e i Democratici non sono certo più benevoli nei confronti della Russia di quanto lo siano i Repubblicani. Dove mi aspetterei un “ritorno alla normalità” è nei rapporti con alcuni partners europei – ad iniziare dalla Germania - tangibilmente irrigiditisi sotto l’Amministrazione Trump.

Paradossalmente, anche dove vi è stata discontinuità, osservando da vicino essa lo è stata meno di quanto possa apparire a prima vista. Un esempio tra tutti il JCPoA: è vero che Obama lo sottoscrisse e Trump ne è uscito, ma tale accordo non venne sottoposto al Congresso perché era evidente che non sarebbe mai stato approvato stante la forte opposizione, anche tra le fila democratiche, ad un’intesa con l’Iran.

A ben vedere, al netto da ogni giudizio di merito su metodi e contenuti delle iniziative, da ultimo l’Amministrazione Trump è stata attiva anche in dossier come quello israelo-palestinese, quello afghano e persino nei Balcani.

Anche il “Pivot to Asia” è stato avviato già dall’Amministrazione Obama, ma qui la grande evoluzione dell’Amministrazione Trump è senza dubbio la postura nei confronti della Cina. Essa è percepita oggi come un rivale sistemico, non troppo diversamente peraltro da come viene qualificata dal Presidente della Commissione Europea, Ursula von der Leyen.

Da quanto ho potuto osservare, negli Stati Uniti la Cina viene letta come una minaccia persino maggiore rispetto alla Russia. Se Mosca rappresenta essenzialmente una minaccia di sicurezza, Pechino costituisce per Washington un competitor strategico. La Cina non è infatti “un gigante dai piedi d’argilla” come l’URSS della Guerra Fredda, ma una crescente potenza economica - e in prospettiva anche militare - con la quale nel medio termine potrebbe essere difficile per gli Stati Uniti (e non solo) confrontarsi. L’argomento è complesso e investe tutto l’arco della sfida geo-strategica che la Cina pone agli occhi degli americani. Tra i tanti (espansionismo cinese in Africa, e nel Mar Cinese Meridionale, appropriazione delle risorse rare, acquisto di infrastrutture strategiche ecc), vorrei sottolineare in particolare i due grandi temi del cyber e dello spazio. Non vi è qui tempo per approfondire, ma evidentemente essi travalicano la semplice dimensione industriale (con i connessi ben noti aspetti di sicurezza), essendo ormai divenuti anche dei “military domains” pieno titolo, in aggiunta ai tradizionali terra-mare-aria.

Il “rebus cinese” cambierebbe con un’eventuale Amministrazione Biden, che peraltro verosimilmente includerebbe nell’equazione anche una maggiore attenzione al tema delle libertà civili e democratiche? Personalmente non ci scommetterei. Come dicevo, potrebbe cambiare forse la forma dell’approccio alla Cina ma difficilmente cambierà la sostanza - proprio per la portata della sfida che essa costituisce in una lettura che sostanzialmente accomuna Repubblicani e Democratici.

**Giuseppe Cavo Dragone: c**ollegandomi a quanto detto dall’Ambasciatore Franchetti Pardo, con riferimento alla presenza della Marina degli Stati Uniti nel Mediterraneo, in effetti possiamo dire che a partire dagli anni 90 non è mai diminuita. Naturalmente adesso la crisi in Libia determina necessariamente una maggiore attenzione.

Per quanto riguarda la Marina, oggettivamente abbiamo un bilancio abbastanza risicato. In pratica riusciamo a garantire l’approntamento dello strumento aeronavale grazie ai fondi dei Decreti per le operazioni Fuori Area. In un mondo ideale, quello che occorrerebbe sarebbe di poter contare su una maggiore stabilità sul bilancio ordinario della Difesa.

In sostanza, riusciamo a mantenere questi ritmi operativi grazie alla legge sul Fuori Area. Non abbiamo però “sicurezze assolute” anche in relazione all’attuale emergenza legata al COVID. Si tratta in definitiva di inserire tante variabili in una equazione di difficile soluzione.

Per quanto riguarda il personale, nel 2025 l’Esercito avrà 66.000 uomini, 34.400 l’Aeronautica e la Marina 26.800. Dunque tra tutti i Paesi occidentali siamo gli unici ad avere un divario così grosso. Un problema davvero sentito in ambito Forza Armata.

Per quanto riguarda il programma di rafforzamento della Marina - come Forza Armata – esso sta andando avanti e siamo al 50% del rinnovamento della flotta. Nei prossimi anni è un modello che riteniamo possa soddisfare le esigenze della Marina in modo accettabile, anche per il livello di ambizione del Paese. Anche l’avvicendamento delle unità viene fatto in modo oculato, per esempio le navi più datate possono essere utilizzate in aree in cui si richiedono caratteristiche “tecniche” leggermente inferiori.

Riguardo l’Egitto e le fregate, da un punto di vista di “marinaio”, rinunciare a due fregate di prossima consegna è molto impegnativo. Avremmo avuto le dieci fregate previste dal Modello Difesa. Per la Marina è un grosso sacrificio che fa volentieri. Se infatti, soltanto 500 famiglie italiane, considerando anche l’emergenza COVID, non andassero in cassa integrazione, sarebbe già un punto significativo. Inoltre, se con questo l’industria italiana ha ulteriori possibilità di sviluppo, ulteriori possibilità di penetrare mercati potenzialmente significativi come quello dell’Egitto e di tutti i Paesi che sono correlati abbiamo un secondo punto altrettanto significativo. Tuttavia, come italiano e marinaio già il primo punto dà concreta giustificazione alla cessione.

Quello che attualmente ci preoccupa maggiormente è il personale. Siamo tra gli unici Paesi europei dove la Marina ha dei numeri così bassi in percentuale. Tutto questo se implementato (più personale e completamento legge navale) permetterà alla Marina di assolvere compiutamente i compiti che il paese gli affida mantenendo il livello di ambizione politicamente determinato. Per quanto riguarda la legge navale, siamo al 50% della sua attuazione come costruzioni e confidiamo nei prossimi anni di veder realizzato l’intero programma.

Tutto questo considerando anche il quadro economico finanziario del Paese post pandemia. Da un punto di vista operativo, ad esempio, adesso trasleremo in avanti la consegna di due nuove fregate ma manterremo in servizio due/tre fregate classe Maestrale per sopperire al vuoto creato dalle due FREMM.

Con riferimento alla Legge 244/2012, abbiamo sensibilizzato sia il Capo SM Difesa che il Ministro della Difesa e mi ritengo ottimista. Abbiamo equipaggi che stanno tre mesi in mare e una settimana a casa con conseguenze familiari e personali gravose. Ed infatti è indicativo che la Marina ha il 500% in più di domande per il passaggio all’impiego civile rispetto ad altre Forze Armate.

 La diffusione del Corona Virus è stata una sfida molto difficile. Siamo stati presi di sorpresa come tutti ma abbiamo reagito con prontezza e buon senso. Abbiamo fatto delle scelte, in regime d’emergenza, non sapendo cosa potesse riservare il domani. Scelte che si sono rivelati vincenti ed in parte sono state anche fortunate. Avevamo un grande timore per gli equipaggi sulle navi come potete immaginare, e abbiamo dovuto usare anche metodi drastici per contenere la pandemia, in quanto la nave è un circuito “chiuso”. Abbiamo mantenuto le navi con il 30% degli equipaggi a bordo e il 70% a casa in ambiente controllato. Questo ci consentiva di poter contare sempre sul 70% dell’equipaggio pronto a prendere il mare qualora vi fosse stata una contaminazione a bordo. In una circostanza, nel corso di una esercitazione anfibia con la Brigata San Marco, a seguito di cinque casi di contagio a bordo di due navi, abbiamo messo 400 persone in quarantena, limitando il contagio a solo una decina di persone.

Allo stesso tempo, siamo stati in grado di non cancellare nessuna operazione internazionale. Siamo stati in grado di far partire le navi e gli equipaggi, anche per tre mesi, riuscendo a dare le giuste garanzie alle famiglie a terra. In ogni base è stata prevista un’assistenza – psicologica, medica e anche pratica (portare la spesa a casa) - h 24, su input telefonico. Però come fare pagare i costi di tutto ciò? Siamo riusciti a fare anche un’alchimia economica per supportare queste strutture di assistenza, addebitando sul cedolino stipendi degli interessati le spese. Lo sforzo è stato dunque complesso e ingente, ma abbiamo avuto buoni risultati. In operazione le unità non toccavano terra, anche per tre mesi, e siamo stati in grado di rifornirle di tutto quanto necessario anche all’estero.

CIRCOLO DI STUDI DIPLOMATICI «Dialoghi Diplomatici»

Direttore Resp.: Paolo Casardi

Autorizzazione Trib. Roma N. 72/82 del 18-2-1982

La riproduzione, totale o parziale, di questa pubblicazione è autorizzata a condizione di citare la fonte.

Direzione, Redazione: Via degli Astalli, 3/A – 00186 Roma

Per l’associazione: Tel e fax: 06.699.40.064 – [www.studidiplomatici.it](http://www.studidiplomatici.it/) – e-mail: studidiplomatici@libero.it

Conto corrente bancario: UniCredit S.p.A. - Distretto ROMA Via del Corso “A”

Via del Corso, 307 - 00186 Roma

c/c n° 000401005051 - IT 84 P 02008 05181 000401005051