

IL MEDITERRANEO E L'IDENTITÀ MARITTIMA ITALIANA

A cura di Antonio Ludovico

Quando all'apertura delle due giornate di studio organizzate on-line dalla Rivista Limes sul tema "L'Italia è il mare" i tre relatori Maurizio Eliseo, Giulio Sapelli e Pietro Spirito hanno affrontato la sessione dei lavori dedicata al tema "Trieste e la memoria del suo Mediterraneo" il pensiero è corso immediatamente ad alcune letture del passato storico del mare Adriatico, e non solo, risalenti al pieno periodo risorgimentale. Nel triangolo marittimo Venezia, Pola e Trieste si stava avviando una importante spedizione scientifica e di promozione politica e commerciale con l'invio, da parte della giovane marina imperiale e reale veneto-asburgica, della fregata "Novara" in un viaggio intorno al mondo che avrebbe avuto una durata di oltre due anni. La Novara era stata costruita a Venezia, l'allestimento per il viaggio aveva avuto luogo a Pola e la partenza, il 30 aprile 1857, da Trieste.

Il resoconto finemente illustrato di questa avventura, un poco tardivo a causa degli avvenimenti bellici di quel periodo che avevano visto impegnati i protagonisti del viaggio al loro ritorno, è preceduto da queste semplici considerazioni:

"Ogni marina, per piccola che sia, ha bisogno, per mantenersi in forza, di grande operosità; è d'uopo che si trovi in istato di provare la sua utilità, di proporsi e raggiungere alcuno scopo che promova la coltura nazionale, in una parola, di proteggere e difendere l'interesse della patria sul mare e alle coste di paesi stranieri" (1).

Segue un interessante e dettagliato racconto - quasi un manuale adatto ad organizzare una spedizione - dal quale si ricava anche che la missione della fregata Novara non costituiva un episodio isolato, ma al contrario un programma esteso e ben definito di portata geopolitica planetaria.

"La corvetta Carolina, comandata dal Capitano di corvetta Kohen, ebbe l'ordine di scortare la Novara fino alla costa dell'America meridionale; il piroscampo di guerra Santa Lucia, quello di rimurchiare i due navigli fino a che si fosse fuori dello stretto di Messina, per evitare la perdita di tempo, che in primavera cagionano spesso nell'Adriatico le calme o i venti contrari" (2).



L'immagine di apertura nell'opera del Commodoro B. De Wüllerstorff-Urbair con un richiamo, nella cornice, ai porti visitati nel corso del viaggio.

Una premessa che viene qui utilizzata per definire solo alcuni degli aspetti che stavano caratterizzando in un momento di significativo fermento politico, diplomatico, economico e militare le iniziative di strategia generale dello Stato di “Cacania” (Kakanien) per usare la celebre ed ironica definizione di Robert Musil (3).

“La Novara si trasferì dalla baja di Muggia alla rada di Trieste, passando inanzi al faro; issò le bandiere della piccola gala, e salutò con 21 colpo di cannone il più importante emporio della Monarchia; dopo di che, mentre al saluto si rispondeva dal castello, e a bordo della Novara la banda musicale eseguiva l'inno nazionale austriaco, la Fregatta uscì in larghi giri dalla rada, accompagnata dalle benedizioni e dai buoni augurî non solo de' spettatori affollati sul porto e sulle rive, ma ben anche di tutti coloro che vedevano nell'impresa una bella prova fisica e morale dell'operosità della patria” (4).

La promozione di un importante “*emporio della monarchia*”, un porto franco delle coste mediterranee, che costituiva uno dei nodi della rete dei presidi imperiali per proteggere la quale la marina austroungarica da fluviale (Danubio) e lacustre (Garda) aveva assunto una dimensione marittima non solo mediterranea di notevole rilievo (divenuta progressivamente sesta potenza marittima globale) capace di infliggere pochi anni dopo una pesante sconfitta alla superiore – per unità e modernità - marina del Regno d'Italia (5).

E quanto le franchigie dei porti ed il connesso assetto politico-economico e sociale dei territori di incidenza abbiano potuto pesare sull'evoluzione degli stati italiani ottocenteschi può essere testimoniato dai destini della Repubblica di Genova e del Granducato di Toscana nel quale la condizione della città di Livorno ha costituito, ancor più che la capitale, il fomite, non isolato, della complessa e turbolenta evoluzione socio-politica che, anche attraverso varie crisi sanitarie dovute alla febbre gialla ed al colera, ha condotto infine all'autodistruzione dell'autonomia “neutrale” toscana. Emblematica, in questo contesto cronologico, è poi la sorte dell'arcipelago maltese la cui sovranità è ancora oggi basata sul controllo marittimo di una buona parte del Mediterraneo: una beffa colossale consumata dalle diplomazie britannica ed europea a spese del Regno di Napoli (6).

Così, mentre oggi si polemizza sul destino della Belt and Road Initiative (BRI) e le autorità portuali italiane sono costrette a riflettere su quali siano i poteri ai quali rispondere del loro modello organizzativo di fronte alle tensioni innescate dall'ipotesi della supremazia cinese nell'indo-pacifico e verso l'area europea, sarebbe interessante rammentare quanto è avvenuto a metà '800 nel nostro paese relativamente alla realizzazione della cosiddetta “Valigia delle Indie”. L'approdo marittimo a Marsiglia proveniente da Porto Said era oggetto di accesa contestazione in quanto capace di dilatare il tempo di percorrenza dell'intero percorso atteso il più veloce trasporto delle materie leggere e meno ingombranti per ferrovia lungo la dorsale italiana.

“Questa linea Brindisi-Calais – scriveva un nostro importante tecnico addetto ai lavori - sta in favore degli interessi commerciali di tutta Europa, né potrebbe non essere appoggiata dalla Francia stessa, la quale se pur volesse rinunciare al vantaggio di tempo, che le offre in confronto della linea francese, non potrebbe pretendere che ne avessero a soffrire gli interessi commerciali indo-europei per soddisfare ad un malinteso, diremo pure, amor proprio nazionale, quale sarebbe quello di poter vantare che la valigia delle Indie dal Mediterraneo alla Manica corra sul territorio francese. Ridicola vanteria, che farebbe strano contrasto con la pretesa di essere a capo del progresso mondiale! Gli stati d'Europa non potrebbero a meno di reagire contro questo atto inqualificabile di volere che la posta indiana corra per Marsiglia a Calais a danno di tutta Europa. E siccome non è assolutamente indispensabile che da Mulhouse a Douai corra la valigia sul suolo francese, così in caso di opposizione da parte della Francia, potrebbero le potenze europee convenire per una linea alquanto più orientale, che se più lunga alcun poco di quella che abbiamo indicata, non sarebbe però mai per esigere tanto tempo quanto occorre per la direzione Marsiglia-Calais” (7).

Ed ancora così concludeva:

“Riepilogando i nostri argomenti diremo che al commercio indo-europeo urge che sia procurato il mezzo più sollecito possibile di corrispondenza e di trasporto di effetti preziosi, di valori e di merci di poco peso e volume - che questo mezzo, ora che la potenza del vapore vince tanto rapidamente gli spazi, non può essere altro che valersi di esso per la via relativamente più breve e diretta fra i due punti dei due continenti, che rappresentano quel commercio e da dove deve partire ed arrivare la posta - che questa via più diretta e conseguentemente più breve, avuto riguardo agli interessi di tutta Europa, ma più particolarmente a quelli d'Inghilterra, che rappresenta più che due quinti del commercio indo-europeo, non può essere se non quella che abbiamo tracciata a doppia linea rossa nella Carta, che illustra questa Memoria [...]; che ogni altra linea, sia per il maggior tempo necessario a percorrerla, sia perché si allontanerebbe dal centro d'Europa, pregiudicherebbe una parte di essa, a nessuno maggiore profitto del rimanente. E quindi diremo, che ai Governi europei incombe l'obbligo di convenire fra loro questa direzione della valigia delle Indie; a che dovrebbero contribuire le città tutte commerciali d'Europa, insistendo presso i rispettivi loro governi perché non siano loro ritardati i benefici effetti di una più esatta e più pronta corrispondenza coi mercati della China e dell'India” (8).

Un insieme di queste e molte altre problematiche è stato il terreno di sviluppo dei lavori del seminario che in nome della propria specifica missione ha inteso ovviamente privilegiare aspetti prevalentemente attinenti al ruolo della navigazione mercantile e della Marina Militare entro lo scenario delle normative vigenti nel quadro degli accordi internazionali. Ciò, mentre in Italia stenta ad affermarsi la necessità di costruire una complessiva strategia capace di incidere a favore degli interessi nazionali in campo marittimo. L'esempio emblematico di tale ritardo e/o disattenzione sembra essere oggi costituito dalla identificazione e notificazione della Zona Economica Esclusiva (ZEE) dovendo al contrario registrare la già conclusa, convinta e concludente, se non pacifica, iniziativa degli altri paesi rivieraschi.

Questo ritardo si registra tuttavia anche in altri settori dell'economia e della gestione delle materie marittime tanto da consentire l'affermazione certamente provocatoria che *“l'Italia non sa che farsene”* del teatro mediterraneo, mentre anche nella protezione nazionale delle acque, territoriali e non, assistiamo ad inedite azioni di interferenza, anche sottomarina, della marineria algerina ovvero all'ormai cronico conflitto diplomatico sulle frontiere marittime Grecia/Turchia mentre questo ultimo paese invia precisi e più che robusti segnali di ampliamento della propria sfera di incidenza nello scenario economico e militare nordafricano.

Anche volendo fare astrazione dagli incidenti cui va incontro la flotta peschereccia italiana nel corso della propria attività non può essere trascurata la complessa stratificazione del sistema normativo che deriva dagli accordi e dalle controversie internazionali in atto in particolare sulle aree di pesca (strettamente legate alle condizioni degli stock di prelievo imposti dalle normative europee) così bene illustrati dalla cartografia tematica offerta al dibattito nel corso di una apposita sessione.

Un vasto panorama di risorse minerali e l'energia tanto legata alle possibilità di cattura diretta dall'ambiente marino (vento, maree, moto ondoso, ecc.), quanto quella indirettamente ricavabile dalle perforazioni per la ricerca, l'estrazione e la distribuzione di gas ed idrocarburi, costituisce materia di interesse per l'economia nazionale e determina la necessità di organizzare una appropriata politica di utilizzazione, gestione, sorveglianza, sostegno politico istituzionale specialmente nella realizzazione delle infrastrutture: azioni che, nella storia recente del paese, non sempre sono risultate coerenti con gli sviluppi delle iniziative dell'industria privata e partecipata. La realizzazione del gasdotto EASTMED-POSEIDON costituisce in questo momento un banco di prova molto delicato per il conflitto degli interessi diretti, immediati e futuri, per la messa in opera e l'uso della pipeline proprio tra paesi, sulla carta, amici e alleati. Il convegno con interventi dei diretti protagonisti del grande progetto ha consentito di conoscere, almeno dal punto di vista dei tracciati e dello stato di attuazione, l'avanzamento, se non le prospettive ultime, dei rapporti tra i paesi che sono interessati e coinvolti nell'operazione: un dossier che si interfaccia

direttamente con il preoccupante dinamismo della Turchia e dei suoi rapporti con la Francia ed altre regioni mediorientali.

L'estensione e il notevole approfondimento delle materie in precedenza solo sinteticamente delineate consente di affermare che questo incontro organizzato da Limes costituisce un complemento di notevole qualità e di natura non facilmente rinvenibile nel panorama culturale italiano rispetto alle attività svolte (*si parva licet componere magni*) anche dal Forum della fascia costiera ligure tirrenica e del Mar di Sardegna. Per la competenza ed il ruolo istituzionale dei relatori, inoltre, il risultato di questo momento di comunicazione e proposta costituisce una delle massime espressioni del panorama informativo e formativo possibile. Ciò contribuisce evidentemente anche ad individuare l'agenda del futuro diretta alla costruzione di una fisionomia marittima italiana delineata con molto più carattere e capacità di individuazione e gestione strategica della identità e degli interessi nella politica di difesa, nella sicurezza, nell'economia e nell'avanzamento scientifico e tecnologico.

La sostanziale cospirazione dell'analisi operata dagli intervenuti a queste giornate di studio ha ben messo in luce la necessità di cambiare rotta rispetto alle resistenze offerte da una parte della società nei confronti dell'industria e dello sviluppo economico, spesso non dichiarate, ma percepibili nell'enunciazione delle posizioni e dei contenuti culturali così come nella formulazione delle norme e nella condotta degli apparati burocratici. Basterebbe a questo proposito evocare con quanta difficoltà possono essere affrontate, ancora nell'attualità materie come l'urbanistica nella definizione dei water front portuali, la infrastrutturazione della viabilità dei retroterra e delle coste, gli ammodernamenti del trasporto, l'impatto, pur governabile, della navigazione e della portualità sull'ambiente.

Cercando di non mancare al compito di assicurare almeno informazione ai Club rotariani aderenti al Forum si è operato in modo da consentire, a chi lo desidera, di avere un collegamento diretto alle registrazioni del convegno divise opportunamente per sessioni e temi.

Alcuni dei contributi offerti dall'incontro sono infine da segnalare perché direttamente collegati con i programmi che di recente sono stati delineati come proposte per lo svolgimento dei nostri prossimi convegni (Ostia – energia; Formia Gaeta – pesca e ambiente) alla ricerca rotariana "*delle onde perdute*" per utilizzare il *claim proustiano* introdotto dalla rivista Limes.

(1) "*Viaggio intorno al globo della fregata austriaca Novara negli anni 1857, 1858, 1859 sotto al comando del Commodoro B. De Wüllerstorff-Urbair*". Vol. 1. Vienna. Dalla Tipografia di Corte e di Stato, 1862. Pag. 4.

(2) Ibidem. Pag. 13.

(3) Il gioco linguistico deriva dalle iniziali delle due parole che designano dal 1867 l'impero austriaco ed il regno di Ungheria (kaiserlich und königlich, abbreviazione: k.u.k.).

(4) Ibidem. Pag. 14.

(5) Wilhelm von Tegetthoff aveva sperimentato le proprie qualità militari già fuori del Mediterraneo nello scontro tra la Danimarca e la coalizione navale Austria-Prussia nelle acque del Mare del Nord – Helgoland - nel 1864.

(6) Cfr. Piero Pieri. "*La questione di Malta e il governo napoletano (1798-1803)*". Archivio Storico Italiano, Vol. 85 (Serie 7, Vol.7), No.1, Leo S. Olschki, 1927.

(7) Giovanni Antonio Romano. "*La valigia delle Indie e l'Europa*". Venezia, Gio. Cecchini, 1869. Pag. 22-3.

(8) Ibidem. Pag. 28