



COMMENTO CESMAR NR. 7

Mare ed economia – un binomio inscindibile 2021

CENTRO STUDI DI GEOPOLITICA E STRATEGIA MARITTIMA «Commento CeSMar»

I contributi sono diretta responsabilità degli autori e ne rispecchiano le idee personali. Le foto presenti in questo commento sono state di massima prese dal web, citandone la fonte .

Se qualcuno dovesse ritenere necessario rimuovere le foto o modificarne gli autori, può contattarci sul sito cesmar.it. La riproduzione, totale o parziale, è autorizzata a condizione di citare la fonte.

La politica estera del nostro Paese ha visto costantemente una difficoltà nel chiarire quali fossero gli interessi nazionali e i conseguenti obiettivi strategici da essi dipendenti e da difendere. Per interesse nazionale si intende «*un bene materiale o immateriale da tutelare, legato a esigenze di tipo sociale, politico ed economico*». ¹ In sintesi esso rappresenta le esigenze politiche, sociali ed economiche così come sono state definite. ²

L'Italia quale media potenza regionale con interessi economici globali persegue i suoi interessi politico-sociali in un ambito soprattutto regionale, mentre quelli economici in ambito globale.

Accettata questa prima suddivisione, è necessario determinare quali siano gli obiettivi strategici da salvaguardare. ³ Essi si sviluppano attraverso un loop di pensiero che tiene conto di input esterni e condizionamenti. (vedasi figura 1)

¹ Dottrina Marittima Nazionale, Venezia, ISMM, ed. 2002.

² Gli interessi nazionali possono essere così definiti:

- mantenimento di un ordine sicuro per il Paese nel contesto internazionale (aspetto politico - vita);
- promozione dei valori, dei principi e del prestigio dello Stato (aspetto sociale - verità);
- promozione del benessere economico e sociale del popolo (aspetto economico - proprietà).

³ Nella definizione degli obiettivi strategici bisogna sempre ricordare che l'Italia è:

- un'economia di mercato basata su principi liberali;
- una democrazia ove è assicurata la libertà di espressione;
- interessata alla cooperazione e sicurezza multilaterale;
- pronta alla ricerca di condizioni di pace quale punto di partenza per la prosperità economica e sociale;
- attenta alla tematica ambientale e lotta al riscaldamento globale;
- concentrata sulla lotta alla criminalità organizzata e al terrorismo;
- consapevole dei problemi internazionali e attenta alla sostenibilità al fine di contenere il pericolo di situazioni fuori controllo;
- consapevole che vi è erosione del confine tra ciò che è valutabile come problema interno o problema esterno al Paese;
- attenta al coordinamento efficace tra i vari comparti dello Stato.

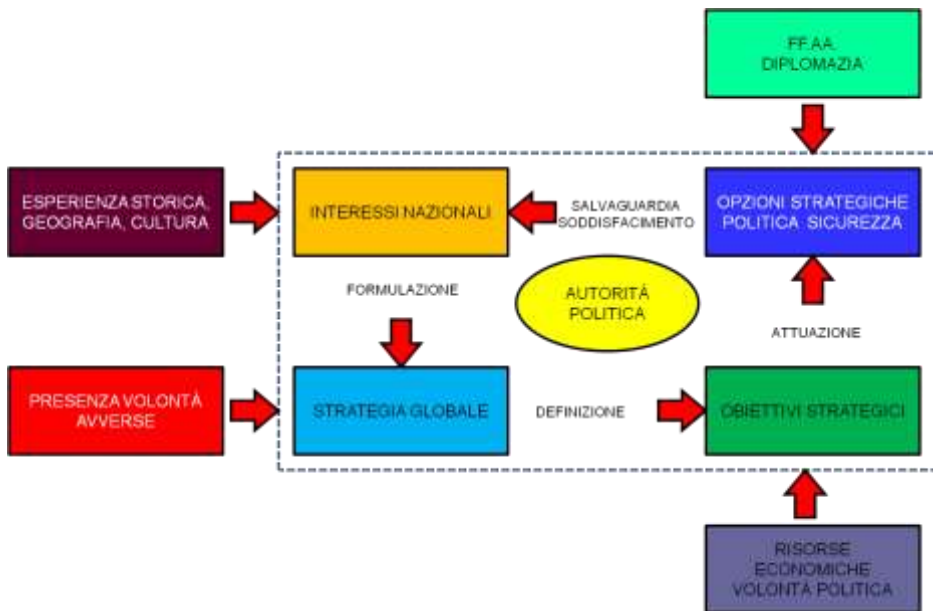


Figura 1
Interessi Nazionali - Processo strategico

Indicare gli obiettivi strategici nazionali non è semplice, ma frutto di certezza raccolta di relazioni o discorsi dei principali politici nazionali. Li abbiamo elencato in un grafico (vedasi figura 2) suddivisi per spazi geopolitici individuati da quella che viene comunemente chiamata la teoria geopolitica dei cerchi concentrici. (vedasi figura 3)

Obiettivi strategici Legati alla sopravvivenza	Obiettivi strategici Legati alla sicurezza	Obiettivi strategici Legati allo sviluppo (espansione)
Salvaguardia dei beni culturali nazionali	Sostegno all'azione delle Organizzazioni Multilaterali (UN)	Contributo al mantenimento di un corretto Ordine Internazionale, evitando lotte di potere
Tutela dell'ordinamento democratico statale	Responsabilità NATO e impiego in tale ambito	Appoggio all'azione tese a costruire un nuovo ordine internazionale multipolare (G7, G8, G20)
Protezione del territorio, del le coste e degli spazi aerei da attacchi esterni	Gestione delle crisi internazionali e delle instabilità locali – Ruolo expeditionary	Ricerca di un ruolo internazionale dell'Italia e relazioni con gli altri Stati
FF.AA. garanti della comunità e in suo sostegno in caso di tensioni sociali e violenze interne	Gestione delle crisi internazionali e delle instabilità locali – in ambito Nazioni Unite	Sostegno e protezione delle Comunità Nazionali all'estero
Controllo di attività criminali (traffico d'armi, di droga e attività illecite)	Sostegno Logistico Strategico	Creazione opportunità politico-economiche nell'area dell'Infinito Mediterraneo
Salvaguardia dell'habitat umano ed ecologico	Impiego delle Forze Speciali in funzione strategica	Adeguate cornice di Sviluppo e Sicurezza per le attività nazionali
FF.AA. in sostegno alla comunità in caso di disastri naturali e degrado ambientale	Adeguate Capacità dissuasiva convenzionale	Mar Mediterraneo come luogo di irraggiamento e collaborazione verso sud ed est
FF.AA. in sostegno alla salute pubblica	Contenimento dei rischi dovuti all'immigrazione di massa e contrasto ai fenomeni di disgregazione ed esclusione	Garanzia di libertà di navigazione e di commercio e difesa dei trasferimenti di beni e servizi
Lotta al Terrorismo	Protezione delle ZEE nazionali	Contenimento dei rischi destabilizzanti e delle armi di distruzione di massa
Impiego delle Forze Speciali in funzione operativa	Tutela degli interessi energetici del Paese e lotta per le risorse	Domino dello spazio
Ricerca e Sviluppo nel campo della I.A.	Impiego di droni per bombardamento strategico	Guerra informatica
Impiego di droni per bombardamento tattico e operativo	Mantenimento Equidistanza nei problemi ideologici	Sostegno Logistico Strategico
Garanzia della sicurezza sociale e occupazionale	Ricerca del dialogo (Ruolo diplomatico)	Gestione della Globalizzazione e contenimento tensioni tra Oriente e Occidente
Tutela del benessere acquisito dal Paese	Freno al radicalismo islamico	Sviluppo dell'Industria italiana
Promozione e tutela della dignità umana	Integrazione e Sicurezza Europea, Rivalità economiche, Great Reset Cooperare con le Organizzazioni Internazionali nei progetti di stabilizzazione della crescita della popolazione mondiale	

- Obiettivi strategici condizionati dagli aspetti marittimi
- Obiettivi strategici privi di valenza militare, ma che possono eventualmente prevedere aspetti marittimi
- Obiettivi strategici di nessuna valenza marittima

Figura 2

Elenco degli obiettivi strategici nazionali

Le varie caselle sono colorate diversamente e in particolare quelle azzurre indicano gli obiettivi che sono fortemente influenzati dal mare e che conseguentemente vedono la Marina Militare in prima fila per la loro difesa.

Essi rappresentano spazi geopolitici via via ingrandibili corrispondenti a un unico teatro operativo definito come Infinito Mediterraneo che comprende lo spazio nazionale, quello euro-mediterraneo e quello che comunemente è chiamato Mediterraneo allargato.

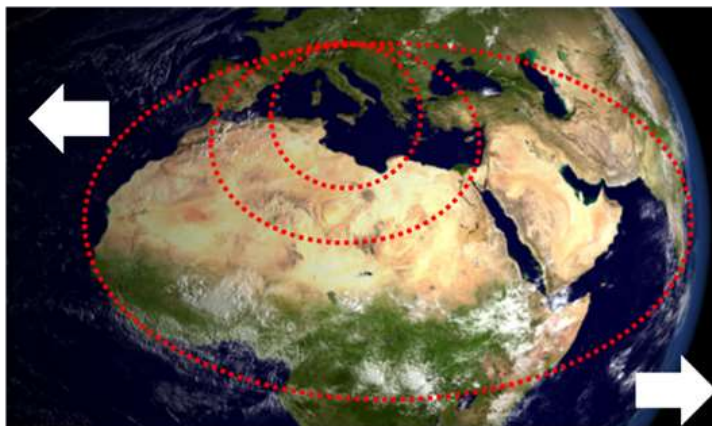


Figura 3

Obiettivi nazionali indicati sulla teoria dei cerchi concentrici

Lo spazio nazionale rappresenta la sopravvivenza⁴ del nostro Paese, quello euro-mediterraneo la cornice di sicurezza⁵ e il terzo le opportunità economiche che abbiamo chiamato sviluppo (ma anche espansione⁶).

Se da un lato non va mai dimenticato lo stretto legame nazionale con le politiche europeiste e atlantiste, (vedasi figura 4) recentemente confermato dal Presidente del Consiglio Draghi, va evidenziato che solo attra-

⁴ Lo spazio più interno detto della sopravvivenza corrisponde al bisogno di assicurare le minime condizioni per vivere in maniera dignitosa ed è quindi il centro degli obiettivi nazionali sensibili, o primari, dunque direttamente collegati alla tutela della sopravvivenza del Paese, al mantenimento del suo sistema politico e di valori.

⁵ Lo spazio della sicurezza, che corrisponde all'Europa centrale e meridionale e al Mediterraneo "geografico", è strettamente legato alla tutela della difesa del Paese. Le cornici europea e atlantica sono comprese in questo ambito.

⁶ Il terzo e ultimo cerchio detto dello sviluppo, pur legato ad esigenze di espansione, è d'importanza fondamentale per la salvaguardia sia dei bisogni di sopravvivenza che di sicurezza. In quest'area, infatti, sono localizzate sia le principali risorse energetiche necessarie al Paese, sia ottime opportunità di scambio commerciale. Non debbono neppure essere trascurati gli stretti legami storici e culturali che ci legano ad alcune delle aree incluse in quest'arco, quali il Mar Nero, il Corno d'Africa, il Vicino Oriente e l'Asia centrale.

verso lo spazio marittimo mediterraneo - che consente un collegamento con l'oceano-mondo - è possibile sfruttare le opportunità economiche, perseguibili in modo indipendente e sovrano.



Figura 4
Spazi geopolitici di interesse nazionale

Per questa ragione l'influenza del mare sulla politica del nostro stato è indispensabile.⁷

Nell'ottica del Great Reset⁸, il mare ha un'influenza ancora più evidente in quanto influisce anche sul clima del nostro pianeta, sulla rigenerazione dell'ossigeno e sulla sua natura di luogo abitabile da molte specie viventi. Il mare ha cambiato il mondo così com'è oggi. Esso connette tra loro evidenze di una nuova suddivisione del mondo che tiene conto delle città-mondo (nuove città stato) e le periferie più o meno concatenate nel tessuto connettivo rappresentato dagli oceani e dai mari interni. (vedasi figura 5)

⁷ Non va poi dimenticato che i tre quarti della superficie del pianeta (71% della stessa) sono occupati dal mare e attraverso di esso si può giungere ovunque a costi contenuti.

⁸ Obiettivo esposto nell'ambito del World Economic Forum.

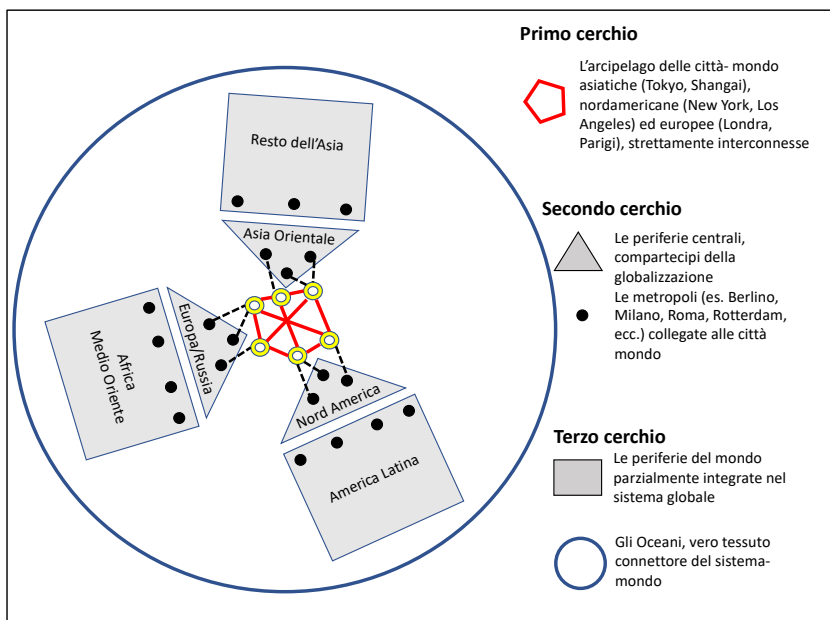


Figura 5

Una rappresentazione del mondo contemporaneo

Mapa elaborata da Francesco Zampieri su ispirazione di P. Royer, Géopolitique del mers et des Océans, Paris 2014, Presses Universitaires, p. II.

Il mare non può essere fisicamente occupato, ma solo controllato e in questo si differenzia fortemente dal territorio che, invece, può essere presidiato, delimitato, fisicamente posseduto. La geopolitica del mare è assai diversa da quella terrestre, perché è caratterizzata dalla discontinuità: le sorgenti della potenza dell'avversario non sono legate a confini predefiniti, ma alla posizione delle sue navi militari.⁹

⁹ P. Royer, *Géopolitique del mers et des Océans*, Paris 2014, Presses Universitaires, p. II, p. 16. Anche se non citato da Royer, questo concetto appare ben presente nella mente degli strateghi americani che hanno elaborato il concetto della "distributed lethality", basato sulla distribuzione delle sorgenti di fuoco nella guerra marittima, così da saturare le capacità di difesa dell'opponente, soprattutto laddove esso abbia realizzato credibili bolle Anti-Access/Area Denial (A2/AD).

Il mare può essere visto come¹⁰: risorsa per l'umanità, mezzo e via di trasporto, mezzo per lo scambio delle conoscenze e mezzo per esercitare un dominio. (vedasi figura 6)

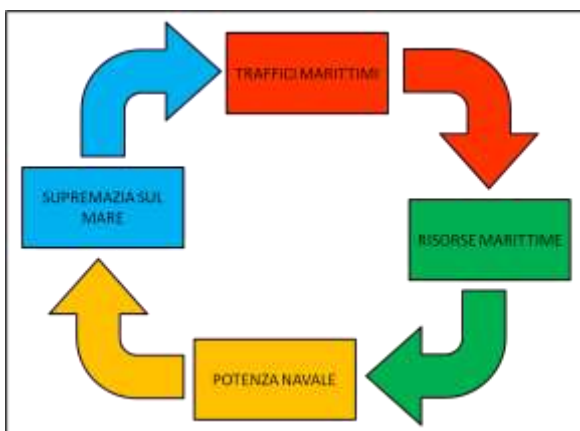


Figura 6
Il "circolo virtuoso" marittimo secondo G. Till

Va ricordato infatti che:

- la pesca si è sviluppata prima dell'agricoltura e l'umanità ha iniziato a sfruttare il mare come fonte di risorse alimentari ben prima della terra;
- lo sviluppo scientifico e tecnologico ha reso possibile lo sfruttamento delle altre immense ricchezze del mare, quelle energetiche, quelle minerarie, quelle idriche e quelle eoliche;
- sin da quando l'umanità ha iniziato a commerciare, le rotte marittime rappresentano il principale mezzo per la diffusione delle manufatti e delle risorse primarie su larga scala e oggi, in tempo post pandemico, la loro importanza è ancora maggiore in quanto tessuto connettivo del sistema logistico¹¹;

¹⁰ G. Till, *Seapower. A guide for the twenty-first century*, Third Edition, New York 2013, Routledge, pp. 5-23.

¹¹ Se ragioniamo in termini di volumi di merci trasportate, il mare non ha perduto la propria importanza rispetto ai tempi passati, anzi. Il commercio marittimo mondiale, rappresenta e "incarna" lo spirito della globalizzazione e della catena di rifornimenti globale: più dei $\frac{4}{5}$ degli scambi internazionali di merci si svolge via mare e questo dato basta a far comprendere come il commercio marittimo rappresenti lo scheletro dell'economia globale e del benessere collettivo.

- il Mediterraneo è sempre stato un ponte tra civiltà e tra centri produttivi;
- commerci e viaggi marittimi sono anche veicolo di idee, occasioni per lo sviluppo e la diffusione delle culture mediante il “contatto” tra i popoli: l’arte, la cultura, la religione, la filosofia, le scienze e i sistemi politici, ecc. hanno tratto giovamento dai traffici marittimi.

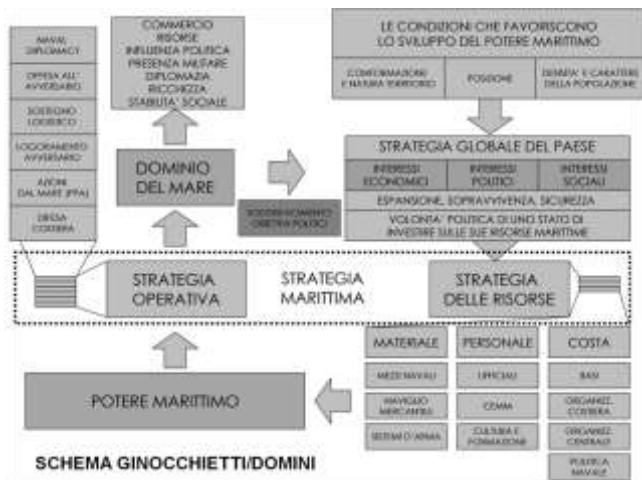


Figura 6

Lo schema del potere marittimo elaborato da Roberto Domini su un preesistente lavoro di Angelo Ginocchietti

Da questi attributi del mare, discende l’importanza del concetto stesso di potere marittimo.¹² L’analisi storica ci consente di vederlo come un “circolo virtuoso” marittimo che ha avuto un ruolo fondamentale nello sviluppo della ricchezza di molte potenze. (vedasi figura 7)

La competitività commerciale dei Paesi sviluppati, di quelli in via di sviluppo o di quelli che non si affacciano direttamente sui mari dipende innanzitutto dalla loro effettiva capacità di accedere alla fitta rete dei commerci marittimi mondiali.¹³

¹² «Il **sea power** può essere visto come un ristretto ed inseparabile sistema nel quale il **naval power** protegge gli assetti marittimi che sono la fonte essenziale della prosperità e dell’efficienza militare» Vedasi G. Till, *Seapower. A guide for the twenty-first century*, Third Edition, New York 2013, Routledge, p. 17.

¹³ Secondo un articolo comparso sul settimanale *The Economist* nel maggio 2015, i Paesi senza sbocco sul mare sono caratterizzati da un PIL pro capite inferiore del 40% a quello dei vicini marittimi. Salvo rare eccezioni, i 45 Paesi del mondo senza sbocco sul mare sono poveri e dei 15 Paesi con la posizione più bassa nell’indice di sviluppo umano, ben otto non hanno coste. Il principale handicap dei Paesi privi di accesso al mare è legato alle difficoltà nello spostamento di merci da e verso i porti. Infatti, sebbene i trattati internazionali promettano l’accesso agli oceani anche per gli Stati che non hanno linea di

Si tratta di un *network* di interrelazioni che coinvolge circa 50.000 navi e più di 4.000 porti: tra questi, i 30 scali più importanti gestiscono, da soli, circa il 50% del traffico mondiale di contenitori.¹⁴

Il commercio marittimo è aumentato costantemente dal 1945 ad oggi. Nel 2017, la maggior parte delle merci trasportate erano le rinfuse secche (carbone, ferro, granaglie, acciaio e legname) - pari al 42,3% dei carichi secchi ovvero più di 5 miliardi di tonnellate - mentre il traffico di contenitori e quello delle merci minori è stato pari, rispettivamente, al 24,3% (752,2 milioni di TEU) e al 25,4% del totale.¹⁵ Per quanto riguarda il commercio dei prodotti petroliferi (greggio, derivati e gas) esso ha visto

costa, la responsabilità dell'attuazione di una simile misura spetta ai governi degli "Stati di transito", i quali hanno pochi incentivi a costruire infrastrutture che aiuterebbero principalmente i loro vicini. Ciò fa sì che le imprese considerino i *partner* commerciali senza sbocco sul mare poco affidabili, poiché gli Stati di transito potrebbero interrompere il commercio. Si potrebbe obiettare che vi sono Stati che, pur essendo privi di sbocchi al mare, non sono minimamente poveri: la Svizzera, ad esempio, è un Paese molto ricco. Questo è vero, ma la Svizzera è specializzata nella finanza, che non viaggia in nave, e la sua produzione manifatturiera di fascia alta è completamente integrata nel mercato unico europeo; infine, molti dei beni che esporta, come gli orologi, sono costosi e piccoli e, quindi, possono viaggiare su mezzi alternativi alle navi. Anche il Botswana è un esempio di Paese privo di accesso al mare ma con un reddito pro capite superiore a quello dei vicini, ma solo perché è ricco di diamanti che esporta per via aerea, affrancandosi così dalla dipendenza dai trasporti marittimi. Tuttavia, se consideriamo il caso della Bolivia – uno Stato che ha perduto l'accesso al mare dopo gli esiti disastrosi della guerra del Pacifico (1879-1884) - la penalizzazione per la natura totalmente continentale è evidente: la Bolivia non gode dei vantaggi della Svizzera - non è integrabile nel mercato europeo – né possiede giacimenti diamantiferi come il Botswana. «*Why it's better to have a coastline*», *The Economist*, May 9th 2015.

¹⁴ La flotta mercantile mondiale, nel 2014, contava 89.464 unità per un totale di 1,75 miliardi di tonnellate di stazza. M. Dinçer, «The Effect of Freedom of Navigation to Seaborne Trade», in A. Sezenoglu-E. Altiner-O. Gul (Edited by), *Proceedings of the International Sea Power and Security Symposium 2016 (SPS-2016)*, Istanbul, Turkish Naval War College, 2016, p. 79.

¹⁵ Il TEU (twenty-foot equivalent unit) è l'unità di misura internazionale per calcolare la capienza dei container. Nello specifico, un container da 20 piedi corrisponde ad un teu. Le dimensioni esterne del container da 20 piedi sono: 6,1 m (lunghezza) x 2,4 m (larghezza) x 2,6 m (altezza). Il suo volume esterno è pari a 38,51 m³, mentre la sua capacità è di 33 m³. Il peso massimo del contenitore è approssimativamente di 24.000 kg, corrispondenti a 21.600 kg se si considera il solo peso del carico.

un'ulteriore diminuzione della propria incidenza percentuale sul totale degli scambi: infatti, è passato dal 55% del 1970 al 29,4% nel 2017.¹⁶

Questo immenso *network* di traffici marittimi è assicurato da una flotta mondiale di 95.402 navi (2019), per un totale di 1,97 miliardi di tonnellate di stazza lorda e con portate sempre maggiori.¹⁷

Le rotte di comunicazione marittima (SLOC, *Sea Line Of Communication*) sono - come le definiva l'Ammiraglio Alfred Thayer Mahan, l'evangelista del potere marittimo - «una successione di posizioni centrali o un prolungamento delle stesse», ovvero - fuori di metafora - le vie attraverso le quali è possibile percorrere, da un capo all'altro, la grande superficie liquida. Sebbene esse siano diffuse su tutta la superficie teracquea, sono assai concentrate in corrispondenza delle aree geografiche a forte sviluppo antropico ed economico-industriale (nord del mondo); naturalmente, nel corso della storia, le SLOC sono mutate enormemente, a seconda delle trasformazioni politiche, economiche e tecnologiche. La geografia, però, ha sempre condizionato lo sviluppo e la collocazione delle SLOC, creando veri e propri *choke point* (punti di raggruppamento delle linee di comunicazione marittime), attraverso i quali transita il 90% dei traffici mondiali.¹⁸

¹⁶ UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2018*, New York 2018, United Nations Publications. Fino al 2017, il commercio marittimo internazionale è cresciuto al ritmo del 4% annuo, il dato più significativo degli ultimi cinque anni considerati con previsioni (fino al 2023) di crescita media del 3,8%.

¹⁷ Secondo i dati della United Nations Conference on Trade And Development, il 42,6% dei mercantili in servizio sono porta rinfuse, il 13,4% navi portacontainer e il 28,7% navi per il trasporto di prodotti petroliferi, con le navi gasiere (3,5%) che hanno conosciuto un significativo incremento di nuove costruzioni (+7,25%) tra il 2018 e il 2019, anche in conseguenza della dinamicità del mercato mondiale del gas. Globalmente, le capacità di trasporto marittimo sono assolutamente sovrabbondanti e questo ha determinato una diminuzione dei prezzi dei noli – scesi al di sotto dei 30 dollari per tonnellata – e, soprattutto nel campo delle portacontainer, un intenso fenomeno di acquisizioni, accorpamenti ed integrazioni verticali tra diverse compagnie di navigazione.

¹⁸ Oggi, si contano nove *choke point* principali: lo stretto di Panama e quello di Magellano nell'emisfero occidentale; lo stretto di Gibilterra, del Bosforo e di Suez nel Mediterraneo; gli stretti di Bab-el-Mandeb e di Hormuz nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano; lo stretto di Malacca tra Oceano Pacifico ed Oceano Indiano e il Capo di Buona Speranza

Uno degli attributi storici del mare identificato da Till è quello di veicolo di conoscenze, rese possibili dallo scambio di idee e dai contatti tra le diverse culture.¹⁹²⁰

a sud del continente africano. I *choke point* di Gibilterra, Suez e del Bosforo, racchiudono il più famoso tra i Mediterranei, l'*ex-mare nostrum* latino. Questo Mediterraneo, in particolare, nel corso della storia è sempre stato un grande ponte per le comunicazioni tra l'Oriente e l'Occidente e lo sarà anche nel XXI secolo. Infatti, la crescita della dimensione geoeconomica della Cina e le ambizioni geopolitiche di quest'ultima hanno ridato importanza al Mediterraneo: come accadeva agli albori dell'era moderna, il Mediterraneo è, di nuovo, la porta tra l'Oriente e l'Occidente. In corrispondenza dei tre grandi *choke point* mediterranei (Suez, Canale di Sicilia e Gibilterra) sono stati realizzati grandi *hubs* per il *transshipment* (Port Said-Damietta; La Valletta; Gioia Tauro-Taranto; Algeciras-Tangeri): i lavori sono in corso di realizzazione ed altri sono in progetto (sul Mar Rosso; Beirut; Tunisi; Djendjien; Tangeri); si tratta di punti d'appoggio fondamentali nel commercio mondiale, soprattutto in direzione dei ricchi mercati del nord-Europa e del porto di Rotterdam, vero terminale di carico-scarico del continente. La posizione di uno Stato o di un porto rispetto al *network* dello *shipping* internazionale - cioè quella che viene definita "connettività" - è un elemento fondamentale per stabilire l'accessibilità di quello Stato o di quel porto al commercio globale ed è un indicatore fondamentale dei costi ad esso relativi e della competitività di quel terminale di traffico.

¹⁹ Secondo uno studio di Fabrizio Carmignani della Griffith University (Australia), il flusso di persone e idee che ha portato innovazione nei Paesi marittimi ha ampiamente aggirato quelli senza sbocco sul mare. Questi ultimi avrebbero risentito di ritardi non solo nel campo economico e commerciale ma anche in quello delle idee, dell'evoluzione istituzionale e sociale. F. Carmignani, «The curse of being landlocked: Institutions rather than trade», *Discussion Papers in Economics*, 2012 Griffith University, Department of Accounting, Finance and Economics.

²⁰ Ancora oggi, le comunicazioni e i contatti tra i popoli favoriscono la condivisione di conoscenze, ma forse l'aspetto più moderno di questo scambio è rappresentato dal fatto che, sotto i mari, si trova quell'incredibile rete di cavi attraverso cui viaggia il traffico internet, rappresentazione moderna dello scambio immateriale. Il 97% del traffico dati intercontinentale viaggia attraverso reti sottomarine di cavi in fibra ottica, mentre alle comunicazioni satellitari è assegnato il restante 3% del traffico internet; anzi, l'intera rete di satelliti orbitanti attorno alla terra, sarebbe in grado di gestire solamente il 7% delle comunicazioni internet attualmente inviate, via cavo, dagli Stati Uniti verso qualsiasi destinazione; inoltre, le trasmissioni via cavo a fibra ottica sono cinque volte più veloci di quelle satellitari e hanno un costo incomparabilmente più basso. In particolare, la domanda mondiale di internet ha fatto aumentare enormemente la richiesta di connessioni a banda larga, cresciute dell'81,9% dal 2011 e con un ritmo del 57% all'anno nel periodo 2007-2011. L'Asia è il principale utilizzatore mondiale di internet: da sola, la Cina rappresenta il 25% del traffico globale. Apec Policy Support Unit, *Economic Impact of Submarine Cable Disruptions*, December 2012, Detecon Asia-Pacific Ltd.

Gli spazi marittimi sono sempre più interessati da un fenomeno di crescente antropizzazione delle coste. Sebbene esistano pochi studi al riguardo, quelli più accreditati e, soprattutto, caratterizzati da scientificità, riconoscono che, nel 1990, il 38% della popolazione mondiale viveva in prossimità delle coste, cioè non oltre i 100 km dal mare.²¹ Nel 2017, circa il 40% della popolazione mondiale (2,4 miliardi di individui) viveva a non più di 100 chilometri dagli oceani, valore destinato a salire, entro il 2025, a ben il 60% della popolazione mondiale, con un ulteriore avvicinamento alle aree marittime, dal momento che la maggior parte degli insediamenti saranno collocati a non più di 60 chilometri dalle coste.²²

Gli ammiragli Virgilio Spigai²³ e Antonio Flamigli²⁴ erano convinti assertori che l'economia marittima sarebbe stata assicurata solo se fosse esistito un bilanciamento tra tutti i protagonisti della marittimità. In pratica l'economia marittima per loro si basava sul prodotto di fattori come la portualità, la marina mercantile, le vie di comunicazione e la Marina Militare a difendere tutto ciò. Essendo un prodotto di fattori, se uno di essi è zero, il risultato finale è zero. Per questo, tutto quello che abbiamo detto finora non conterebbe nulla senza una Marina Militare pronta a salvaguardare le enormi potenzialità che il mare esprime attraverso una flotta

²¹ C. Small, «A Global Analysis of Human Settlement in Coastal Zones», *Journal of Coastal Research*, June 2003, pp. 584-599.

²² Attualmente, circa il 10,9% (625 milioni di individui) della popolazione mondiale è concentrato nelle *low-elevation coastal zone* (LECZ), comunemente definite come quelle zone contigue e connesse tra loro dal punto di vista idrologico, aventi quote orografiche non superiori ai 10 metri. In queste aree, la popolazione e l'urbanizzazione crescono a ritmi impressionanti, con megalopoli che sono site in corrispondenza di delta fluviali o aree "umide". Le LECZ comprendono solamente il 2,3% (2.599 km²) della superficie totale di tutti gli Stati costieri, ma sono densamente popolate, soprattutto nei Paesi poco sviluppati: in queste aree vive la maggior parte (83%) della popolazione mondiale delle LECZ e la densità (241 abitanti/km²) è più di cinque volte maggiore (47 abitanti/km²) della media globale.

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/wp-content/uploads/2017/05/Ocean-fact-sheet-package.pdf>

²³ Assistente Militare del Presidente Saragat e Capo di Stato Maggiore della Marina.

²⁴ Brillante insegnante all'Istituto di Guerra Marittima e primo traduttore dei testi di Mahan in Italia.

le proprie radici e con ciò impoverito il tessuto economico nazionale, ma soprattutto le capacità culturali e di pensiero di un popolo, di cui ancor oggi godiamo gli effetti, ma della cui costante regressione dovremmo cominciare a preoccuparci.

CENTRO STUDI DI GEOPOLITICA E STRATEGIA MARITTIMA

«Commento CeSMar»

A cura di: Roberto DOMINI. I contributi sono diretta responsabilità degli autori e ne rispecchiano le idee personali.

Le foto presenti in questa newsletter sono state di massima prese dal web, citandone sempre la fonte. Se qualcuno dovesse ritenere necessario rimuoverle o modificarne gli autori, può contattarci sul sito cesmar.it e sarà prontamente accontentato.

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