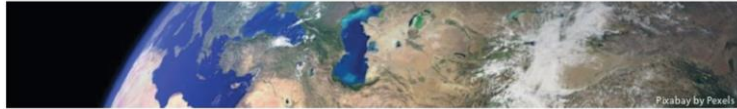




COMMENTO  
CESMAR



# Confronto tra poteri marittimi

REDAZIONE

COMMENTO CESMAR NR. 68 – marzo 2026

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 sempre la fonte. Se qualcuno dovesse ritenere necessario rimuoverle o modificarne gli autori, può contattarci sul sito [cesmar.it](http://cesmar.it) e sarà prontamente accontentato. La riproduzione, totale o parziale, è autorizzata a condizione di citare la fonte.



DDG classe Doria immaginato in un contesto polare artico. Credit: CESMAR

## Il potere marittimo.

### Italia e Gran Bretagna a Confronto

#### *Strategie, mentalità e visioni per il dominio del mare*

Introduzione

Il mare è sempre stato molto più di una distesa d'acqua: è una via di comunicazione, una fonte di ricchezza, uno spazio di potere e, in molti casi, la chiave della sopravvivenza di uno Stato. Eppure, non tutti i Paesi guardano al mare nello stesso modo. Alcuni lo percepiscono come il cuore pulsante della propria identità nazionale e del proprio interesse strategico; altri lo vivono come uno sfondo, un confine naturale, un paesaggio piuttosto che uno spazio da padroneggiare.

Questo breve saggio analizza il modo in cui due nazioni marittime europee — la Gran Bretagna e l'Italia — concepiscono e utilizzano il mare come strumento di potere commerciale e di sicurezza. Le differenze tra i due approcci non sono meramente tecniche o militari: riflettono culture strategiche profondamente diverse, eredità storiche distinte e, soprattutto, una diversa capacità di tradurre la coscienza marittima in politica concreta. L'analisi si articola attraverso sette dimensioni chiave: la continuità del pensiero marittimo, la percezione del mare come spazio strategico, la coerenza tra visione e capacità, l'integrazione della dimensione marittima nel sistema-Paese, il ruolo della formazione, la coerenza con la geografia e, infine, la comunicazione pubblica del valore del mare.

### **La continuità del pensiero marittimo**

La prima e forse più importante differenza tra Gran Bretagna e Italia riguarda la continuità. In Gran Bretagna, il pensiero marittimo non è mai stato un episodio isolato, un'idea di moda o il frutto di una stagione favorevole. Al contrario, è un filo continuo che si estende dal XVII secolo fino ai giorni nostri. Dai grandi teorici come Alfred Thayer Mahan e Julian Corbett — quest'ultimo figura fondamentale nella tradizione britannica — fino alle moderne istituzioni di ricerca strategica, il mare è rimasto al centro della riflessione politica e militare del Paese.

Questa continuità ha prodotto effetti straordinari. Cicli politici diversi, governi di orientamento opposto, crisi economiche e trasformazioni geopolitiche: tutto questo non ha mai scalfito la centralità marittima nella cultura strategica britannica. Il controllo delle rotte di navigazione commerciale (le cosiddette SLOC, *Sea Lines of Communication*), la tutela del commercio marittimo internazionale e l'uso della flotta come strumento di influenza politica globale sono rimasti punti fermi attraverso i secoli. Il risultato è una stabilità di visione che si traduce in investimenti coerenti nel lungo periodo: cantieristica navale, scuole di formazione, dottrina operativa, ricerca accademica.

In Italia, invece, il pensiero marittimo ha attraversato fasi alterne. Non mancano momenti di grande lucidità strategica — si pensi alla tradizione della Marina Militare o ad alcuni centri accademici di eccellenza — ma nel complesso la continuità è stata più fragile. Ogni slancio sembra legarsi a figure carismatiche o a contingenze specifiche, e tende a spegnersi quando vengono a mancare quelle condizioni. La lezione è chiara: senza istituzionalizzazione, senza trasmissione intergenerazionale del sapere marittimo, nessuna visione può sopravvivere nel tempo.

### **Mare come spazio vitale o come sfondo, una differenza di mentalità**

Alla radice delle differenze tra i due Paesi vi è una questione di mentalità. Per la Gran Bretagna, il mare è sempre stato uno spazio vitale: non una barriera difensiva, ma una profondità strategica da cui proiettare potere lontano dai propri confini. Questa mentalità ha portato la Royal Navy a concepire la propria missione in termini globali: difesa avanzata alle estremità del mondo, controllo dei punti di passaggio obbligato (i choke points come Gibilterra, Suez, Malacca), presenza navale come strumento di diplomazia e deterrenza.

L'Italia presenta un paradosso geografico interessante. È una penisola protesa per quasi 8.000

chilometri di coste nel cuore del Mediterraneo, eppure il mare è spesso vissuto nella cultura collettiva più come confine turistico che come centro di gravità strategica. Il pensiero marittimo è vivo e sofisticato in certi ambienti specializzati — la Marina Militare, l'industria della difesa, alcune università — ma fatica a permeare la classe politica nel suo insieme, l'opinione pubblica e il sistema educativo.

Questa differenza di percezione ha conseguenze pratiche enormi. Un Paese che concepisce il mare come spazio vitale dedica risorse costanti alla sua padronanza; un Paese che lo vive come sfondo tende a considerare gli investimenti marittimi come spese secondarie, sacrificabili in tempi di ristrettezza. Il cambio di mentalità — dal mare come cornice al mare come centro di gravità nazionale — è la preconditione di qualsiasi strategia marittima efficace.

### **La triade pensiero-dottrina-capacità**

Un secondo elemento di analisi riguarda la coerenza interna del sistema marittimo. In Gran Bretagna, il pensiero strategico, la dottrina operativa e le capacità materiali formano una triade coerente e integrata. La tradizione teorica alimenta le revisioni strategiche nazionali (Green e White Papers sulla difesa); queste si traducono in concetti operativi chiari — sea control, sea denial, power projection, carrier strike — che a loro volta orientano gli investimenti in equipaggiamento: portaerei, sottomarini nucleari, marines, logistica globale, basi oltremare.

La scelta di costruire due grandi portaerei — la HMS Queen Elizabeth e la HMS Prince of Wales — non è stata una decisione tecnica presa in isolamento, ma l'esito di una riflessione strategica profonda sul ruolo che la Gran Bretagna intende svolgere nel mondo post-Brexit: una potenza globale capace di proiettare forza in aree lontane, dall'Indo-Pacifico all'Atlantico. Questa scelta è discutibile sul piano delle priorità, ma è coerente con una visione dichiarata.

In Italia, la triade esiste, ma in modo meno simmetrico. La Marina Militare dispone di concetti moderni e di una flotta di ottimo livello nel contesto europeo. La cantieristica navale italiana è tra le eccellenze mondiali. Ma il pensiero strategico marittimo fatica a essere recepito e fatto proprio dal sistema-Paese nel suo complesso: è patrimonio di pochi addetti ai lavori, non substrato condiviso della politica nazionale. Ne derivano vincoli di bilancio ciclici, oscillazioni di priorità da un governo all'altro, e un disallineamento tra le ambizioni retoriche sulla centralità dell'Italia nel Mediterraneo e le risorse concretamente messe a disposizione.

### **L'integrazione del marittimo nel sistema-Paese**

Una strategia marittima efficace non è solo affare di marine militari e porti commerciali. In Gran Bretagna, la dimensione marittima è profondamente radicata nell'economia (shipping, servizi finanziari, assicurazioni marittime, industria offshore), nelle istituzioni (ministeri specializzati, agenzie di regolazione, organismi di coordinamento) e nella cultura nazionale (la narrativa storica, la letteratura, il cinema). Il risultato è che le decisioni riguardanti il mare — dalla costruzione di una nave da guerra alla regolamentazione del commercio marittimo — vengono prese all'interno di una cornice condivisa da attori diversi.

L'Italia possiede asset marittimi straordinari: porti tra i più importanti del Mediterraneo, una flotta mercantile significativa, una cantieristica d'eccellenza, enormi risorse di turismo costiero e potenziale energetico offshore. Eppure, questi elementi sono troppo spesso privi di una cornice strategica unitaria. Le competenze sono frammentate tra ministeri diversi, regioni, autorità portuali autonome. La narrazione marittima è assente dalla cultura popolare e quasi inesistente nei programmi scolastici. Il risultato è che il potenziale marittimo italiano è notevolmente sottoutilizzato rispetto a quanto la sua posizione geografica consentirebbe.

Una vera strategia marittima italiana dovrebbe essere interministeriale e intersettoriale: non soltanto difesa e porti, ma energia offshore, sicurezza delle rotte, diplomazia del Mediterraneo, gestione dei flussi migratori, contrasto ai traffici illeciti, tutela dell'ambiente marino, promozione del commercio. Tutto questo richiede una visione integrata che oggi in larga misura manca.

### **Formazione, testi fondativi e diffusione del sapere marittimo**

Un terzo elemento decisivo è la formazione. In Gran Bretagna, gli autori definibili come classici del potere marittimo sono letti, discussi e criticati non solo nelle accademie, ma anche nelle università, nei think tank e nei centri di formazione per i funzionari pubblici. Il pensiero marittimo è un corpus vivo, costantemente aggiornato, non una storia della dottrina imbalsamata nei musei. Chi è chiamato a prendere decisioni strategiche — politici, diplomatici, alti funzionari — conosce i fondamenti del pensiero marittimo e sa come applicarli al presente.

In Italia esiste un pensiero marittimo di qualità, specialmente negli ultimi decenni, con riflessioni importanti sulla centralità del Mediterraneo Allargato. Tuttavia, il canone marittimo italiano è meno conosciuto e meno sistematico. È quasi assente dai corsi universitari non specialistici ed è raramente presente nei percorsi di formazione per i decisori civili. Questa lacuna non è innocua: significa che chi prende le decisioni più importanti per il futuro del Paese — dalle grandi infrastrutture portuali alle politiche di sicurezza nel Mediterraneo — spesso lo fa senza una solida cultura marittima di riferimento.

### **Geografia e ambizione, pensare il mare con realismo**

Ogni pensiero marittimo deve fare i conti con la geografia. La Gran Bretagna è un'isola proiettata verso l'Atlantico e, storicamente, verso tutti gli oceani del mondo. La sua posizione geografica ha naturalmente orientato il pensiero marittimo verso una dimensione globale: prima attraverso l'impero coloniale, oggi attraverso la proiezione nell'Indo-Pacifico e il concetto di Global Britain. Questo orientamento globale richiede risorse ingenti, ma risponde a una logica geografica e storica precisa.

L'Italia occupa una posizione geografica diversa e per certi versi più favorevole: è al centro del Mediterraneo, ponte naturale tra Europa meridionale, Africa settentrionale e Medio Oriente. Questa posizione non impone una vocazione globale, ma suggerisce una vocazione mediterranea di grande profondità strategica. Il Mediterraneo Allargato — che comprende il Mar Rosso, il Golfo e il Corno d'Africa — è uno degli spazi geopolitici più importanti del mondo per quanto riguarda le rotte

energetiche, i flussi migratori, la competizione tra potenze e l'instabilità regionale.

La lezione non è che l'Italia debba imitare il modello britannico, che sarebbe irrealistico data la differenza di risorse e di interessi. La lezione è che l'Italia dovrebbe sviluppare una strategia marittima coerente con la propria geografia: non oceanica, ma profondamente mediterranea. Una leadership marittima italiana nell'area del Mediterraneo Allargato, esercitata all'interno della NATO e dell'Unione Europea, è un obiettivo realistico e strategicamente ambizioso al tempo stesso.

### **Narrazione, consenso e il lato politico del potere marittimo**

Il pensiero marittimo ha bisogno di consenso per sopravvivere nel tempo. In Gran Bretagna, la Royal Navy è parte integrante dell'identità nazionale: Trafalgar, la Battle of the Atlantic, le Falkland sono eventi che vivono nella memoria collettiva e alimentano un sostegno diffuso per le scelte, anche costose, di mantenimento di una potenza navale credibile. Questo consenso non è spontaneo: è il risultato di decenni di comunicazione strategica, di public engagement, di educazione civica. Esso rende politicamente sostenibili investimenti di lungo periodo che sarebbero altrimenti difficili da giustificare di fronte all'elettorato.

In Italia manca un racconto marittimo forte nella coscienza collettiva contemporanea. Le grandi imprese della storia navale italiana — dall'epoca delle repubbliche marinare alla tradizione della Marina Militare — non si sono cristallizzate in una narrativa capace di orientare le scelte politiche odierne. Di conseguenza, il consenso per una vera strategia marittima è fragile e facilmente sacrificato ad altre priorità che sembrano più urgenti e più visibili agli occhi dell'opinione pubblica.

Costruire una narrazione marittima nazionale non è un esercizio retorico: è una preconditione politica. Significa spiegare ai cittadini, agli studenti, ai decisori che il mare non è solo turismo e paesaggio, ma sicurezza energetica, occupazione, rotte commerciali, proiezione di influenza. Significa far capire che la gestione delle crisi nel Mediterraneo, il contrasto alla pirateria o alla destabilizzazione delle coste libiche, il controllo dei fondali per i cavi sottomarini e i gasdotti: tutto questo è interesse nazionale vitale.

### **Conclusioni. Cosa l'Italia dovrebbe fare**

Dal confronto tra i due modelli emergono alcune lezioni di ordine generale che l'Italia potrebbe fare proprie senza dover imitare un modello non adatto alla propria scala e alla propria geografia.

In primo luogo, il pensiero marittimo deve essere continuo e istituzionalizzato, non episodico. Questo significa creare strutture stabili — documenti strategici periodici, centri di ricerca dedicati, curricula formativi per i decisori — che sopravvivano ai cambi di governo e ai cicli politici.

In secondo luogo, la visione marittima deve diventare patrimonio condiviso dell'intero sistema-Paese, non solo della Marina Militare o di alcuni esperti. Questo richiede un lavoro di diffusione culturale di lungo periodo, a partire dalla scuola.

In terzo luogo, pensiero, dottrina e capacità devono essere allineati: non basta avere buone idee se queste non si traducono in dottrina operativa e in investimenti coerenti.

In quarto luogo, la strategia marittima italiana deve essere coerente con la propria geografia: il Mediterraneo Allargato è il teatro naturale dell'ambizione marittima italiana, e in quest'area l'Italia ha tutte le carte in regola per esercitare una leadership credibile, all'interno della NATO e dell'Unione Europea.

Infine, è indispensabile costruire una narrazione pubblica forte, capace di generare consenso duraturo per scelte strategiche che richiedono continuità e risorse nel tempo.

Il potere marittimo non è un lusso riservato alle grandi potenze oceaniche. Per l'Italia, Paese la cui prosperità — commercio, energia, sicurezza — dipende in misura cruciale dal mare, sviluppare una cultura strategica marittima matura non è un'opzione: è una necessità. La differenza rispetto alla Gran Bretagna non è di natura, ma di scelta. E le scelte, a differenza della geografia, si possono cambiare.