



Il Mediterraneo da “Mare Nostrum” a “Medioceano”. Il nuovo hub della globalizzazione e della militarizzazione

Daniele Ratti

A Taranto, nello scorso marzo, si è tenuta una conferenza organizzata dalla Marina Militare Italiana e dalla rivista Limes dal titolo “*l’Italia nel Mediterraneo conteso: la nostra strategia*”. L’incontro al quale hanno partecipato l’Ammiraglio Caffio, il Capo Di Stato Maggiore della Marina Militare Italiana E. Credendino, il Presidente dell’Autorità Sistema Portuale Ionio Prete, gli analisti ed il Direttore della rivista Limes è stata l’occasione per fare il punto degli interessi italiani nell’Area Mediterranea. La conferenza ha espresso il punto di vista dell’interesse nazionale sull’attuale situazione geopolitica e geoeconomica che vede il Mediterraneo come uno dei centri della competizione internazionale. Non è un caso che il luogo prescelto sia stato Taranto, ricordiamo che la città, a far tempo dall’unità d’Italia, è sede storica dell’arsenale della Marina Militare rappresentando la più importante base operativa.

I relatori, pur sviluppando i loro specifici argomenti, hanno delineato un percorso comune e condiviso. L’Italia in quanto economia di trasformazione (importa materie prime e semilavorati per poi esportare prodotti finiti) dipende in modo significativo dai trasporti marittimi soprattutto per quanto riguarda il comparto energetico (il 92% del gas e petrolio consumato annualmente è importato). Nel Libro Bianco Della Difesa, edito nel 2015, è chiaramente indicato cosa si intende per “*interesse nazionale*” ovvero: “tutto ciò che occorre per assicurarsi l’approvvigionamento di materie prime e fonti energetiche delle quali l’Italia ne è priva e tutto ciò che serve per proteggere le nostre esportazioni”. In tale prospettiva la sicurezza delle vie marittime diventa fattore vitale. Il Medi-

terraneo e nel caso specifico Taranto, per la sua posizione strategica, rappresenta un punto nodale degli interessi economici e quindi geopolitici non solo italiani ma di portata europea. È doveroso sottolineare come l’Italia, con 7.500Km di costa, è un paese essenzialmente marittimo, l’import/export via mare segnano quote del 81% e 74% ed i trasporti via acqua sono tre volte quelli su strada e 12 volte quelli su rotaia. L’Italia è la più importante struttura logistica nel Mediterraneo e Taranto ne è di fatto al centro, equidistante dai due sbocchi este ed ovest, quello di Suez e quello di Gibilterra. Ricordiamo che l’interscambio mondiale per il 90% avviene via mare e nel mediterraneo che pur rappresenta l’1% dei mari del mondo circola il 20% delle merci globali. Il bacino mediterraneo è un vero e proprio hub internazionale. Le navi provenienti dall’Asia attraversano Suez e scaricano le merci per il Nord Europa via terra risparmiando 8 giorni di navigazione rispetto agli approdi via mare nei porti del nord del continente.

Non a caso la Eu ha dichiarato Taranto uno dei 14 porti strategici inseriti nella rete di collegamento fra gli stati dell’Unione Europea. Anche per quanto riguarda le vie terrestri riveste un ruolo di primo piano, essendo il punto terminale di uno dei corridoio più importanti dell’asse commerciale europeo, denominato “*corridoio numero 5*”, ovvero un sistema integrato tra via marittima e via terrestre che collega l’asse Sud Nord del continente, quello che da Helsinki giunge sino a la Valletta. Ricordiamo che Ferrovie Italiane ha in progetto l’ampliamento delle infrastrutture ferroviarie cittadine con la realizzazione di convogli ferroviari della lunghezza di 750metri. E bene

sottolineare che Il corridoio n. 5 è stata una scelta della Commissione Europea in alternativa alla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina. Il tratto principale tra Helsinki Napoli rimane invariato mentre viene scelta la variante terrestre Napoli Bari Taranto per poi proseguire con “*l’autostrada del mare*” sino a La Valletta. Tale tragitto rientra nella progettualità dei grandi Corridoio Europei del TEN (Trans European Network). Il “*corridoio n. 5*” si inserisce nelle altre “*autostrade del mare*” previste dalla Eu che interessano il territorio nazionale. Il Corridoio est-ovest che da Lione approda a Trieste, transitando per il tunnel del Frejus via Milano e Venezia, ed il “*corridoio dei due mari*” ovvero Genova-Rotterdam attraverso la realizzazione del Terzo valico Genova-Milano. Taranto è anche al centro della via europea “*orizzontale*” l’asse Balcanico Adriatico che convoglia, già ora, tramite l’adriatico gran parte dei transiti terrestri tra i Balcani ed il Nord Europa.

L’asse Balcanico Adriatico sta assumendo un ruolo sempre più centrale nel reticolo internazionale soprattutto nella Via Della Seta.

Pechino, come noto, ha acquisito da tempo uno degli scali marittimi greci più importanti, quello del Pireo, che pur rappresentando un hub, soprattutto per la circolazione dei container, non può sviluppare appieno le sue potenzialità per la mancanza di infrastrutture ferroviarie nella regione balcanica. Per tale ragione ha preso sempre più consistenza l’asse Balcano Adriatico il cui approdo a Taranto permette la connessione con la rete ferroviaria nazionale italiana ed europea. In altre parole la città è il centro di un crocevia di merci a 360° gradi. L’integrazione lo-

gistica mare terra è quindi elemento determinante per la circolazione delle merci. Non è un caso che due sono state le innovazioni tecniche più significative degli ultimi decenni, lo sviluppo dei container (unitamente alla realizzazione delle navi supercontainers) e la rete ferroviaria dell'alta velocità il cui utilizzo è destinato più alle merci che al trasporto persone. Tali innovazioni, unitamente alla digitalizzazione, hanno permesso una maggiore interconnessione del commercio globale.

La posizione strategica del Mediterraneo dell'Italia ed in particolare, quella di Taranto viene avvalorata da una nuova modalità di circolazione delle merci tra oriente ed Occidente, soprattutto Cina e Continente Americano. Le merci cinesi anziché attraversare il Pacifico intraprendono il percorso oceanico Indo Cinese per poi, attraverso Suez, approdare nei porti Eu dove avviene un parziale scarico delle merci ed in contemporanea un carico di merci per il continente Americano. Di fatto il Mediterraneo diventa una via di collegamento tra le due grandi masse oceaniche quella Indo Cinese e quella atlantica. Per tale ragione il Mediterraneo assume la denominazione di "Medioceano", un "mare di mezzo". Il "Medioceano" sta acquisendo l'importanza geoeconomica geopolitica e strategica pari all'area del Pacifico, con una differenza sostanziale. Se nel pacifico gli attori in competizione sono sostanzialmente due, la Cina e l'asse anglo australiano americano, nel Mediterraneo la situazione è molto più complessa e soprattutto l'iniziativa militare (sul versante atlantico occidentale) dopo la ritirata USA dal quadrante Mediorientale e Mediterraneo, è di competenza dell'Europa e dell'Italia in particolare. La Ue non può essere militarmente assente dall'area in quanto la sua economia dipende dal Mediterraneo attraverso il quale avviene il 94% delle sue esportazioni mentre il 70% del traffico merci nel Mediterraneo interessa i porti europei. Per tali ragioni Taranto, al centro di questi reticoli commerciali, non può che essere sempre più oggetto di una presenza forte della Marina militare. Come sottolineato dal Presidente Prete durante la conferenza "Con la presenza della Marina Militare a Taranto siamo noi a controllare gli investitori esteri e non viceversa". Per tale ragione il territorio vedrà con

il crescere dell'importanza commerciale quella di una sempre più massiccia militarizzazione volta a rassicurare gli investitori stranieri e gli interessi nazionali. Gli interventi degli analisti di Limes hanno toccato anche un punto fondamentale quello delle Zone Economiche Esclusive le cosiddette ZEE. Tali spazi marittimi che comprendono sia il fondale che le acque di superficie non solo regolate da accordi sovranazionali, unica norma internazionale è quella che stabilisce in 200-miglia marine sia per fondale che per la superficie la competenza di una singola nazione. I confini effettivi delle ZEE sono lasciati ad accordi tra singoli stati. Va da sé che la conformazione geografica del Mediterraneo, una specchio d'acqua molto ristretto, non consente una lineare delimitazione di tali aree che inevitabilmente si sovrappongono creando inevitabili attriti. In tale contesto, già di per sé complesso, si sono inseriti nell'ultimo decennio due fattori che hanno complicato ulteriormente il palcoscenico regionale. La maggiore presenza Russa e soprattutto l'attivismo con mire neo imperiali della Turchia.

La Turchia è impegnata a realizzare il Mavi Atan, in turco "Patria Blu" espressione coniata dall'ammiraglio turco Cem Gurdeniz e fatta propria da Erdogan. In sintesi la "Patria Blu" è la linea guida dell'imperialismo regionale turco e si sostanzia nel controllo della parte orientale del Mediterraneo e nella creazione della ZEE che va dalla penisola anatolica, attraverso il Mediterraneo, alla Libia. Di rilievo nel progetto "Patria Blu" anche la stipula di accordi commerciali con i maggiori attori regionali, vedi Israele sul lato Sud, la Russia sul lato Nord la Eu ed in particolare l'Italia sul lato ovest. Per quanto riguarda la Russia l'espansione nella regione mediorientale e soprattutto in Africa (dal Corno D'afrika al Sahel e Centro Africa) fanno del Mediterraneo un punto fermo ed irrinunciabile.

Significativo che sino al 2015 nel porto siriano di Tartus vi era la presenza di una sola nave militare russa mentre ad oggi ammontano a 15 le unità militari di Mosca. La comprensione strategica del Mediterraneo si completa con un "allargamento" dei confini propriamente geografici del "Mare Nostrum".

Nei documenti ufficiali del Ministero della Difesa si introduce il concetto di

Mediterraneo Allargato. Si può raffigurare come un triangolo equilatero con il vertice nella penisola italyca, il lato ovest si estende sino al Golfo di Guinea la base che corre lungo l'asse del Sahel per poi arrivare, attraverso il Corno D'Africa sino al Golfo Persico in particolare lo stretto di Hormuz per poi completare il lato est risalendo attraverso la regione mediorientale. È del tutto intuitivo come questo triangolo comprenda gran parte delle risorse energetiche sia africane che mediorientali. Inoltre se si sovrappone la presenza estrattiva ENI con la dislocazione delle missioni italiane internazionali si ottiene una pressoché perfetta sovrapposizione. La presenza delle missioni italiane internazionali consente il controllo dei due "nodi" strategici fondamentali lo stretto di Hormuz nella penisola arabica e Gibuti ovvero l'accesso al Mar Rosso ed al canale di Suez.

Il Mediterraneo e soprattutto il suo "Fianco Sud" costituiscono una assoluta priorità strategica sia per gli interessi dell'Alleanza Atlantica che della EU. La NATO sta rielaborando un nuovo "Concetto Strategico" per questa specifica area mentre la EU ha delineato nel documento "Strategic Compass" le linee guida della politica di Sicurezza e Difesa Comune (PSDC) per i prossimi anni.

La Eu ha individuato nella PSDC il mezzo per essere più presente nella competizione globale. Il Mediterraneo con sua appendice "allargata" ne sono la parte costitutiva. L'Italia per la sua collocazione geografica con i suoi porti specie ionici ne diventa un tassello fondamentale.

In tale prospettiva si devono quindi leggere le politiche espansioniste italiane, ormai non più casuali ma che hanno un preciso disegno sia sotto l'aspetto economico (vedi ENI ed esportazioni sia industriali che manifatturiere) che militare con il corollario della smisurata levitazione della spesa militare (contrapposta ai tagli della spesa sociale) ed il "Medioceano" ne diventa una parte determinante. La questione è sempre la medesima chi paga il conto? I salariati i pensionati e l'immenso esercito del precariato giovanile e non ne sono i principali contribuenti, al sistema militare industriale, da Leonardo a Fincantieri, ed al capitale il profitto. I costi socializzati, il profitto privatizzato.