

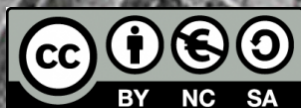


Teorie di controllo marittimo tra
XIX° e XX° secolo: Alfred Thayer
Mahan e Sir Julian Corbett

Storia delle istituzioni militari

Dicembre 2020

Matricola 862993



1. *Introduzione*
2. *Alfred Thayer Mahan*
 - *Controllo del mare e battaglia decisiva*
 - *Elementi politici, geografici e economici a sostegno di una potenza navale*
3. *Sir Julian Corbett*
 - *Guerra totale, "forma limitata" e escalation*
 - *Isolamento strategico e forma limitata in conflitti illimitati*
4. *Sintesi tra il pensiero di Mahan e Corbett e conclusioni*

Bibliografia

- A. T. Mahan, **The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783**, Project Gutenberg (<https://www.gutenberg.org/files/13529/13529-h/13529-h.htm>)
- J. S. Corbett, **Some Principles of Maritime Strategy**, Project Gutenberg (<https://www.gutenberg.org/files/15076/15076-h/15076-h.htm>)
- Carl von Clausewitz, **On war**, Global Grey eBooks (<https://www.globalgreybooks.com/on-war-ebook.html>)
- Mario Alberto Banti, **L'età contemporanea, Dalle rivoluzioni settecentesche all'imperialismo**, Laterza, Bari (2018) / Testo di consultazione generale

Tutte le fonti sono state reperite e consultate nei mesi di novembre e dicembre 2020

Il periodo compreso tra il 1859 e il 1906 vede una accelerazione estremamente improvvisa della tecnologia, costruzione e pianificazione navale, in quanto tre distinte generazioni di evoluzione bellica sul mare possono essere individuate nello spazio di meno di mezzo secolo.

Prendendo spunto dal modello evoluzionistico degli equilibri punteggiati, l'emergere delle *ironclad* (ponendo il lancio della *Gloire* nel 1859 e della *Warrior* qualche mese dopo come momento di svolta) è la distillazione di sviluppi e esperimenti precedenti grazie a un cambiamento "ambientale" in termini tecnologici e strategici. Il motore a vapore, i proiettili esplosivi e la corazzatura in ferro erano usati singolarmente nei cantieri navali civili e/o militari negli anni precedenti. Ma il vero termine dell'era delle navi di linea a vela e costruite in legno (maturata nel primo XVII° secolo) avviene con l'obsolescenza istantanea (specialmente come direzione futura) di tutti i progetti precedenti causata dal lancio delle due navi corazzate citate¹.

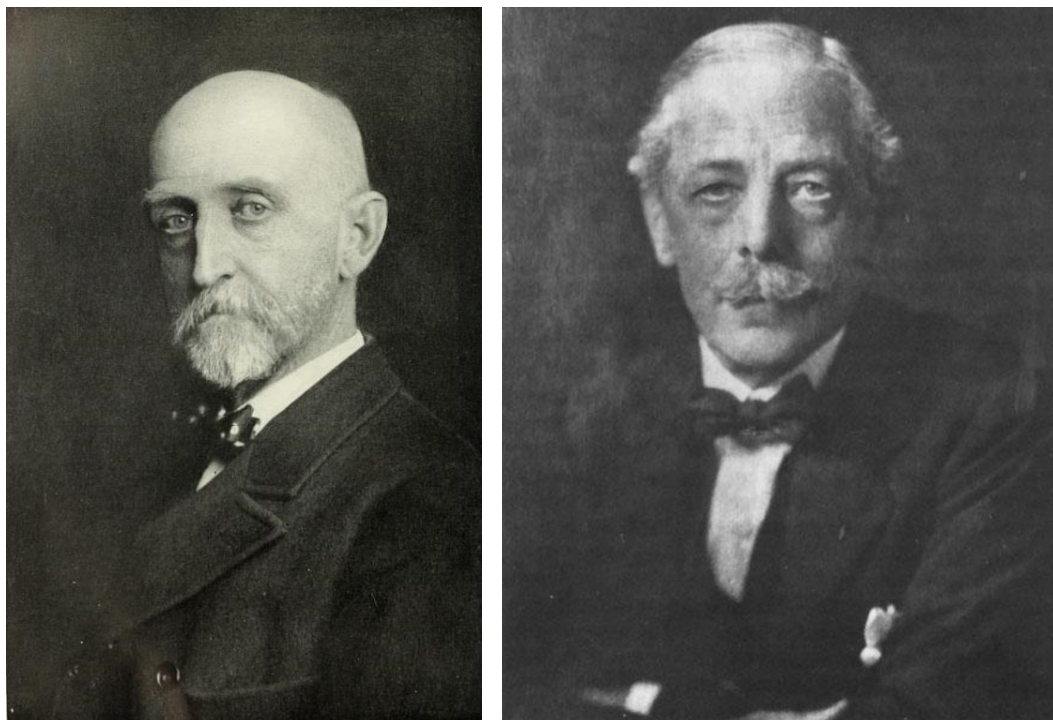
La principale differenza con tutte le costruzioni precedenti è la forte riduzione del numero di bocche da fuoco a favore di poche barbette o torrette dotate di armamenti di alta velocità e precisione, aumentando considerevolmente il raggio di ingaggio. Operando indipendentemente dal vento² e a velocità spesso maggiori, queste nuove imbarcazioni possono scegliere quando ingaggiare e quando ritirarsi. Per rispondere a corazzature sempre più pesanti vengono progettati proiettili perforanti, causando una nuova rincorsa tra le capacità offensive e di protezione.

Il periodo di iniziale sperimentazione tende a confluire in un limitato numero di design durante le decadi del 1870 e 80, definito come periodo *pre-dreadnought*. Le *ironclad* si trovano nella stessa situazione di rapida obsolescenza, innescata solo vent'anni prima, con l'implementazione delle motrici alternative a tripla espansione, carbocementazione dell'acciaio (o altri trattamenti di indurimento) e la concentrazione ulteriore dell'armamento in una batteria centrale e un numero limitato di armi secondarie. Come ulteriore evoluzione, il varo della *HMS Dreadnought* porta a una terza ripetizione degli scenari proposti di una nave più veloce delle precedenti e capace di una maggiore gittata e potenza di fuoco utilizzabile, in quanto il suo unico armamento è pensato per lo scontro con le navi di linea nemiche e non frammentato per diversi scenari di ingaggio con torpediniere e incrociatori³.

La lezione fondamentale tratta dagli stati coinvolti sullo scenario internazionale è la necessità di investire in maniera continuativa capitale, risorse, nel know-how della propria base manifatturiera e di ricerca ingegneristica (i veri prodromi del complesso militare-industriale moderno) per sperare di mantenere la parità con i propri rivale. Tuttavia, nonostante l'aumento della complessità e efficacia dei mezzi navali impegnati, si può parlare solo di una evoluzione (e non rivoluzione) nel modo di contestare lo spazio marittimo: i metodi di blocco navale, di attacco al commercio nemico e di ingaggio frontale non sono alle loro fondamenta diversi da quelli dell'età della vela e del legno. Sommergibile, aereo e missile sono nella loro infanzia o solo un lontano futuro.

Per questo motivo due diversi pensatori, Alfred Thayer Mahan e Julian Stafford Corbett, si rivolgono al passato per fornire risposte nel loro presente, rispettivamente quello degli Stati Uniti sempre più vicini al conflitto con la Spagna per l'influenza sui Caraibi e del Regno Unito durante la corsa agli armamenti navali con l'ascendente stato tedesco. *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-*

1783 (1890) e *Some Principles of Maritime Strategy* (1911) sono unificati da una domanda di base: come ottenere e sfruttare il meglio il controllo del mare nella guerra "industriale"? Due risposte apparentemente opposte sono ottenute dall'indagare i precedenti storici: la ricerca della battaglia definitiva per impedire l'accesso al mare e al commercio dell'avversario da una parte e la ricerca chirurgica della superiorità locale per sostenere un intervento limitato sulla terraferma dall'altro.



Alfred Thayer Mahan

Nella rappresentazione di Mahan, la posizione geostrategica degli Stati Uniti fino al 1880 circa era relativamente semplice: separata dall'Eurasia dall'oceano Atlantico e Pacifico, ogni invasione del suolo americano era al di fuori delle capacità logistiche degli stati del vecchio continente (impegnati oltretutto in incessanti rivalità e fazionalismi facilmente sfruttabili). Una semplice marina di difesa costiera avrebbe consumato meno risorse e capitali di una flotta oceanica, aumentando così il budget disponibile per altri progetti statali. Questa decade vede tuttavia la congiuntura di tre fenomeni: le potenze coloniali europee avevano sostanzialmente completato la loro espansione imperiale e coloniale, il progetto del canale di Panama inizia a concretizzarsi (dal 1881) e il Far West americano non era più una frontiera in espansione capace di assorbire le eccedenze produttive e di popolazione⁴.

La crescita e il successo economico degli Stati Uniti e delle altre maggiori potenze sarebbe stata imperniata quindi, secondo Mahan, sul reciproco scambio tra gli stati industriali. Il collegamento del Pacifico con l'Atlantico avrebbe implicato un rinnovato interesse di potenziali nemici verso le Americhe, mentre gli innegabili miglioramenti nella costruzione navale del periodo avevano ridotto la barriera della distanza. Gli oceani non potevano essere più considerati come un "dosso" logistico sufficiente⁵.

In questo contesto di strategia geopolitica entra la centrale concezione economica del teorico americano: la conversione della produzione in ricchezza avviene tramite il commercio e la trasformazione industriale. È presente quindi un divario tra ciò che può essere estratto materialmente dal territorio di una nazione e ciò che può essere usato dallo stato per concretizzare direttamente i propri obiettivi: eserciti, armi e, soprattutto, denaro e credito⁶.

Il commercio marittimo (la forma di trasporto più efficiente al tempo e tuttora) permette l'accesso al mercato globale, offrendo agli stati la possibilità di scegliere acquirenti e venditori per il massimo profitto, oltre che garantire l'accesso a risorse non presenti localmente. Di conseguenza, senza accesso al mare una nazione dovrà investire molte più risorse e capacità produttiva per raggiungere lo stesso livello di ricchezza ottenibili altrimenti. Grandi quantità di frumento lasciate a marcire nei depositi sono improduttive in termini di ricchezza, quando potrebbero essere convertite in razioni militari o vendute sul mercato. Mahan propone un aneddoto sul ministro delle finanze francesi Colbert: durante i tentativi di salvare lo stato francese dalla bancarotta a seguito della guerra della Grande Alleanza, egli esclamò amaramente osservando i vasti campi all'orizzonte "*che paese ricco è la Francia!*"⁷.

Oltre agli usi strettamente militari, come minacciare le coste nemiche di invasione, isolare logisticamente un teatro militare o sostenere forze di spedizione, lo scopo del controllo del mare è proteggere il proprio commercio esterno e limitare quello dell'avversario e, di conseguenza, della propria attività economica.

Controllo del mare e battaglia decisiva

Come concretizzare in termini di priorità militare queste concezioni strategiche? La guerra di corsa (o genericamente attaccare i vascelli commerciali nemici) non è considerabile efficace. Viene proposto a sostegno di questa concezione l'esempio della guerra dei sette anni, in cui la marina francese riuscì ad affondare un terzo della flotta mercantile inglese⁸. Questo tuttavia non fermò la perdita delle colonie americane o i sussidi economici inglesi all'alleato prussiano. Più specificamente, secondo Mahan, è sempre possibile organizzare convogli, pattugliare attivamente il mare o attaccare direttamente le navi da corsa del nemico (non costruite per sostenere una lotta ad armi pari). Questo implica che i danni inflitti tramite questa dottrina sono non sistematici e parzialmente casuali, in quanto le condizioni che favoriscono l'attaccante sono fortemente aleatorie. Soffocare il commercio e l'economia dell'avversario in questo modo è impossibile⁹. Dati i limiti di ottenimento e circolazione di informazioni della guerra navale del periodo (e sostanzialmente fino alla guerra fredda), il mare è una risorsa "comune" a cui è molto semplice accedere e dove è possibile raggiungere facilmente qualsiasi destinazione.

La soluzione è quindi concettualmente semplice: impedire l'accesso al mare attraverso il blocco navale dei porti, delle rotte commerciali e di alcuni colli di bottiglia geografici (come il Capo di buona speranza o Gibilterra)¹⁰. Tagliando quindi l'accesso al resto del mondo, la potenza rivale sarà indotta a una azione decisiva per rompere l'accerchiamento. La previsione razionale che deriva da queste premesse è la concentrazione di tutte le forze disponibili da ambo le parti, mentre la difesa costiera dovrebbe essere affidata a fortificazioni terrestri (più economiche e che non necessitano di imbarcazioni). Si passa così dal piano strategico a quello tattico attraverso il concetto della *battaglia*

decisiva, che rappresenta la chiave di volta del controllo del mare e un evento che deve essere tenuto costantemente in considerazione nella costruzione e pianificazione militare¹¹.

Tuttavia è necessario sottolineare che essa è solo un mezzo per raggiungere il controllo marittimo e non un fine in sé stesso, cercare inutilmente battaglia potrebbe eliminare ogni vantaggio di una posizione favorevole. L'esempio negativo presentato è quello della guerra della Grande Alleanza, in cui la superiore flotta francese nelle acque della Manica era riuscita nel contenere quella inglese nei porti e nello sbarcare una forza di invasione in Irlanda. Nel tentativo di cercare lo scontro decisivo però i francesi non riuscirono a impedire l'affluire di rinforzi inglesi nell'isola¹². Una flotta-in-potenza inevitabilmente cede il controllo dello spazio marittimo all'avversario e, per quanto giustificabile in alcune circostanze (come la necessità di concentrare le proprie forze in un altro teatro bellico), permette l'uso incontrastato delle forze navali a sostegno delle azioni terrestri e il termine dei flussi commerciali.

Anche il concetto di concentrazione è illustrato dal teorico americano in maniera non banale: esso non consiste nel raccogliere tutte le proprie forze in un punto, ma nel coprire quanto più territorio possibile dal numero minimo di basi e "piazze forti geografiche" necessarie. Il caso storico correlato è la gestione inglese della guerra d'indipendenza americana: la decisione di dividere la propria flotta in quattro comandi (Europa, America settentrionale, Caraibi e India) rende le proprie forze suscettibili a un attacco concentrato e incapaci di reagire adeguatamente. L'implicazione di Mahan è se l'iniziativa strategica fosse mai passata nelle mani di Francia e Spagna, le quattro flotte possono essere sconfitte nel dettaglio e sequenzialmente senza possibilità di risposta. La decisione di distaccare uno squadrone a difesa dell'India è riconosciuta come perfettamente valida, in quanto la distanza e la presenza di un collo di bottiglia facilmente difendibile tra i belligeranti rende una forza locale capace di moltiplicare la propria potenza contro concentrazioni avversarie. Questo non si applica però nell'Atlantico, dove le distanze di navigazione sono sensibilmente inferiori e non sono presenti ostacoli geografici, e la decisione inglese impedì ogni possibilità di contenere le flotte rivali nei loro porti o di difendere efficacemente le risorse navali decentrate in partenza¹³.

La dimensione geografica del conflitto non è statica, in quanto lo sviluppo tecnologico e metodologico e l'accesso a basi logistiche ben dislocate permette di coprire distanze maggiori nello stesso tempo (permettendo una ulteriore concentrazione) e il controllo di località geograficamente strategiche e dei principali canali permette di collegare regioni precedentemente isolate. Grazie all'apertura del canale di Panama, una singola flotta statunitense poteva coprire entrambe le coste americane.

Elementi politici, geografici e economici a sostegno di una potenza navale

Definiti gli aspetti strategici e tattici della teoria mahaniana, è possibile stabilire come lo stato può organizzare le proprie risorse per ottenere gli strumenti necessari a controllare lo spazio marittimo. Una potente flotta e un sistema di basi logistiche e approdi sicuri non sono sufficienti, in quanto lo sforzo navale deve essere sostenibile nel lungo periodo: il bagaglio tecnico e organizzativo necessario a costruire una flotta sempre moderna non può essere costruito o riattivato nel corso di qualche anno o in caso di necessità. Solo con un continuativo investimento in cantieri navali all'avanguardia, approvvigionamento metallurgico e in contatti nel complesso militare-industriale è possibile rimanere al passo con potenziali avversari. L'affare Virginus¹⁴ (1873-5), non citato nel testo

ma presente nel dibattito politico americano negli anni di pubblicazione di *The influence of sea power upon history*, testimonia la totale disparità di armamenti tra Stati Uniti e Spagna a solo una decade di distanza dalla guerra civile.

Nel primo capitolo del saggio vengono individuati sei elementi necessari alla prolungata fortuna di una talassocrazia moderna, 3 geografici e 3 politici¹⁵:

1. Buona posizione geografica (preferibilmente nella forma di una isola facilmente difendibile)
2. Conformazione della costa favorevole, con un numero significativo di porti naturali
3. Linea di costa sufficientemente lunga e una sviluppata rete di canali interni
4. Consistenza numerica della popolazione (specificamente della frazione "alfabetizzata" nell'attività marittima) e della marina mercantile¹⁶
5. Carattere nazionale, ovvero la volontà politica di legare il benessere della nazione al controllo del mare
6. Carattere del governo, nella forma dicotomica tra governo partecipativo e dispotismo

Il governo ideale, secondo i prospetti di Mahan, dovrebbe investire le proprie risorse nel costruire e mantenere una propria marina civile e una larga riserva di marinai, basare la propria fortuna su una sviluppata rete di possedimenti d'oltremare e coloniale e infine assumere una forma repubblicana capace di rappresentare (e difendere) gli interessi dei suoi cittadini e imprenditori (e non i mutevoli e imprevedibili interessi di un despota)¹⁷.

Non tutti questi aspetti possono essere individuati negli Stati Uniti di fine Ottocento, quindi è possibile considerare il saggio del teorico statunitense come una proposta di cambiamento di corso politico e strategico per uno stato finora tendenzialmente isolazionista e solo agli albori della creazione del proprio complesso militare-industriale. La guerra ispano-americana segna l'inizio di una nuova fase nella storia statunitense caldamente auspicata in queste righe scritte nel 1890.

Some Principles of Maritime Strategy viene pubblicato nel 1911 in un clima internazionale estremamente teso: la corsa agli armamenti navali tra Germania e Regno Unito (oltre a tutti gli altri focolai di conflitto coloniale ed economico tra le due nazioni nei due decenni precedenti) costituisce lo sfondo geopolitico e una indubbia calamita di attività politica e riflessione militare.

La domanda che sottende al libro di Corbett è la seguente: quali sono le cause del successo e prominenza inglese sulle altre potenze europee nei secoli precedenti, indubbiamente dotate di popolazione e risorse maggiori? Questa questione è considerata dallo storico inglese come fondamentale per focalizzare le risorse militari britanniche nuovamente verso *"la via britannica alla guerra"* e non in un costoso conflitto di attrito sul continente, sfavorevole a una nazione relativamente poco popolosa e non più al vertice dello sviluppo industriale. Lo strumento euristico impiegato è il concetto di *guerra limitata* di Karl von Clausewitz.

Guerra totale, "forma limitata" e escalation

In un ipotetico conflitto di totale annientamento (concetto centrale nelle prime opere clauswitziane di era napoleonica), il perdente non ha motivo di arrendersi fino alla totale distruzione e disarmo delle proprie forze. Di conseguenza, il prospetto della battaglia definitiva è preferibile al lento e metodico isolamento e lottizzazione delle forze avversarie¹⁸. Limitando le proprie domande di pace (come la conquista di territori), entrambe le parti sono naturalmente portate a considerare l'analisi costi-benefici delle proprie azioni. Teoricamente è quindi possibile ottenere la resa dell'avversario semplicemente raggiungendo il punto di non ritorno tra il valore simbolico e materiale degli obiettivi della campagna e il sacrificio necessario per ottenerli (definito come *approccio o forma limitata* di guerra). Disarmare completamente l'avversario non è quindi necessario, limitando la mobilitazione di tutte le proprie risorse verso una battaglia decisiva¹⁹.

Lo snodo centrale della pianificazione teorica di Corbett è il tempismo nel passare tra l'attacco e la difesa durante la campagna militare per coglierne benefici di entrambi e massimizzare la propria proiezione di forza, senza ulteriori dispiegamenti di uomini e risorse.

L'offensiva è definita come *"la più efficace forma di guerra"*, in quanto l'unico metodo per smuovere lo status quo strategico e che fornisce l'iniziativa sul piano operativo, permettendo di concentrare le proprie forze contro i punti deboli dello schieramento avversario²⁰. La pianificazione difensiva è invece *"l'approccio più performante alla guerra"*, concedendo il beneficio del tempo, di moltiplicatore di forze e di superiorità logistica rispetto all'attaccante. Più in profondità penetra un'offensiva e maggiori diventano le sue difficoltà, mentre l'inverso è valido per il difensore. Per usare una analogia dell'autore "è più facile conservare i soldi nelle proprie tasche piuttosto che prenderli da quelle di un altro"²¹. La *forma limitata* consiste nel massimizzare i vantaggi comportati dall'uso saggio di aggressione e difesa.

Lo scenario prototipico presentato inizia con un'offensiva sul piano operativo, utilizzando sorpresa, iniziativa e concentrazione di forze a proprio vantaggio e consolidando il controllo sul territorio occupato prima che il difensore possa reagire; l'attaccante ha quindi mutato lo status quo a proprio favore (offensiva strategica) e può sfruttare i vantaggi difensivi per incrementare la sua forza militare in vista del contrattacco (difesa operativa). Il difensore, con lo scopo di restaurare lo status quo, deve

affrontare la "forma più performante". A fatto compiuto il difensore deve spendere, rischiare ed essere disposto a perdite maggiori per tornare semplicemente alla situazione iniziale²². È auspicabile – per l'aggressore – che questo costo sia semplicemente eccessivo e che porti alla negoziazione. Con questo approccio una forza più piccola e coordinata può ottenere la vittoria contro nazioni di risorse maggiori sul breve termine. In quanto strategia capace di massimizzare il rapporto costi-benefici, la forma limitata è percepita da Corbett come integrale alla conduzione ideale delle forze inglesi.

Nonostante la sua estrema efficacia, la guerra limitata è riconosciuta come non applicabile a tutte le situazioni. Se le restrizioni politiche a limitare gli scopi del conflitto dovessero venire meno, l'escalation rasenta l'inevitabile (considerato da Clausewitz come il motivo per cui tutte le guerre tendono a diventare illimitate²³). La parte perdente ha sempre la possibilità di ignorare il teatro locale e aggredire il cuore della nazione avversaria, beneficiando degli stessi vantaggi del ciclo attacco-difesa e mettendo il finora vincitore in grande difficoltà. La guerra totale non è inevitabile, ma questa possibilità deve essere sempre tenuta in considerazione nei comandi militari. Il ritorno alla necessità di disarmare l'avversario completamente sembra nuovamente inevitabile.

Isolamento strategico e forma limitata in conflitti illimitati

Per dare al concetto di forma limitata una qualsiasi utilità è quindi necessario individuare come e dove utilizzarla. La prima soluzione è di limitare l'occupazione a possedimenti coloniali e d'oltremare scarsamente popolati, in quanto qualsiasi frazione di territorio propriamente nazionale è "imbevuta" di un valore immateriale e simbolico che rende l'escalation praticamente garantita²⁴. La seconda possibilità è di impedire totalmente all'avversario di muovere il conflitto verso la madrepatria attraverso l'*isolamento strategico*. Nello scenario in cui il nemico sia tentato di inasprire il conflitto con tutte le sue risorse, esso deve rimanere confinato nelle sue basi e porti. Gli stati sul continente europeo, in quanto impossibilitati a bloccare ogni accesso nemico alle vie di comunicazione terrestri, non possono ottenere un isolamento completo. Una potenza marittima situata su un'isola può ottenere questo semplicemente controllando le proprie acque territoriali²⁵, mantenendo l'iniziativa e i vantaggi della concentrazione offensivamente o limitando la totale mobilitazione di risorse in difesa²⁶. La parte isolata può solo sperare di aver distribuito le proprie forze nei teatri regionali in modo da resistere su tutta la linea allo stesso tempo, cosa altamente improbabile.

Il Regno Unito, con la sua potente flotta, ha quasi sempre sfruttato le possibilità offerte dall'isolamento strategico e dalla forma limitata per stabilire e mantenere il suo impero. Questo è avvenuto anche nelle guerre che Clausewitz definirebbe come assolute, secondo due modelli presentati da Corbett:

1. Cattura di un obiettivo simbolico in seguito all'applicazione dei due principi citati sopra, ponendo un avversario di risorse potenzialmente maggiori in una situazione svantaggiosa in termini di costi-benefici (con l'esempio della guerra di Crimea e il valore simbolico di Sebastopoli²⁷)
2. *Guerra di contingente*²⁸ in conflitti non limitati, dove una forza di spedizione viene messa in posizione capace di mantenere in scacco forze sproporzionalmente maggiori attraverso la sua mobilità anfibia e l'isolamento via mare di rinforzi avversari, seguita dalla liquidazione in dettaglio di forze nemiche. Questa tecnica è applicata prevalentemente per diminuire la

pressione offensiva su forze alleate in altri teatri (come efficace intervento inglese nelle guerre napoleoniche, specificamente durante la guerra peninsulare²⁹)

L'uso della forma limitata permette quindi di fornire un contributo molto superiore alle risorse messe in campo e soprattutto indipendente da quello degli altri membri della propria alleanza, aumentando il proprio prestigio e influenza durante i trattati di pace.

Le implicazioni più importanti di *Some Principles of Maritime Strategy* in termini di controllo dello spazio marittimo sono l'attenzione al contesto del singolo teatro di guerra (per sostenere la forma limitata è sufficiente la superiorità su una frazione del mare³⁰) e il fatto che nel testo le questioni economiche sono raramente citate direttamente (a differenza della centralità di queste in *The Influence of Sea Power Upon History*).

Il motivo di questo è la *teoria delle (linee di) comunicazione comuni – theory of common communications*³¹. La cattura e/o distruzione delle risorse del nemico è indubbiamente lo scopo della vittoria e del controllo del territorio sia per quanto riguarda il conflitto marittimo e terrestre. I processi di occupazione dello spazio e quello di appropriazione e sfruttamento "delle proprietà pubbliche e private" avvengono sulla terra come conseguenza logica della vittoria campale, in quanto le vie di approvvigionamento e comunicazione militare non coincidono quelle su cui fluiscono la vita civile e il commercio. Specularmente, il primo atto del conflitto per mare è - generalmente - attaccare la marina mercantile dell'avversario, ancora prima di aver sconfitto la parte in armi. Questo avviene per via del fatto che le vie di comunicazione marittime sono:

- Quantitativamente molto inferiori e meno variegata, vincolate maggiormente alle limitazioni logistiche e naturalmente convergenti in alcuni colli di bottiglia
- Un numero ridotto di punti di partenza e arrivo (i porti), senza un itinerario obbligatorio tra essi dove consentito dalla geografia
- Sostanzialmente comuni tra i belligeranti
- Promiscue per navi mercantili e militari

Da questo deriva una sovrapposizione tra l'occupazione delle arterie di comunicazione del nemico e la difesa delle proprie. Il mar Cantabrico occidentale, il golfo di Guinea e il capo di Buona Speranza sono nodi di comunicazione obbligatori per il collegamento con le colonie asiatiche di Olanda, Portogallo, Spagna, Francia e Regno Unito, che queste potenze desiderano occupare per garantire le proprie comunicazioni e impedire quelle avversarie. Via terra è ovviamente impossibile bloccare tutte quelle disponibili al nemico. Per Corbett non esiste quindi differenza significativa tra pressione commerciale/economica e cercare battaglia con la flotta nemica³².

"It will be seen, therefore, that in naval warfare, however closely we may concentrate our efforts on the destruction of our enemy's armed forces as the direct means to his overthrow, it would be folly to stay our hands when opportunities occur, as they will automatically, for undermining his financial position on which the continued vigour of those armed forces so largely depends. Thus the occupation of our enemy's sea communications and the confiscatory operations it connotes are in a sense primary operations, and not, as on land, secondary.

Esempio di un conflitto incentrato su un obiettivo simbolico:

La guerra di Crimea, 1853-1856

0. **Cristallizzazione di un conflitto molto ampio a un obiettivo limitato**

- Parte del "Grande gioco", il conflitto potrebbe escalare a uno scontro per la supremazia sul Vicino Oriente
- Obiettivo bellico inglese limitato: cattura di Sebastopoli e sconfitta della flotta russa del Mar Nero

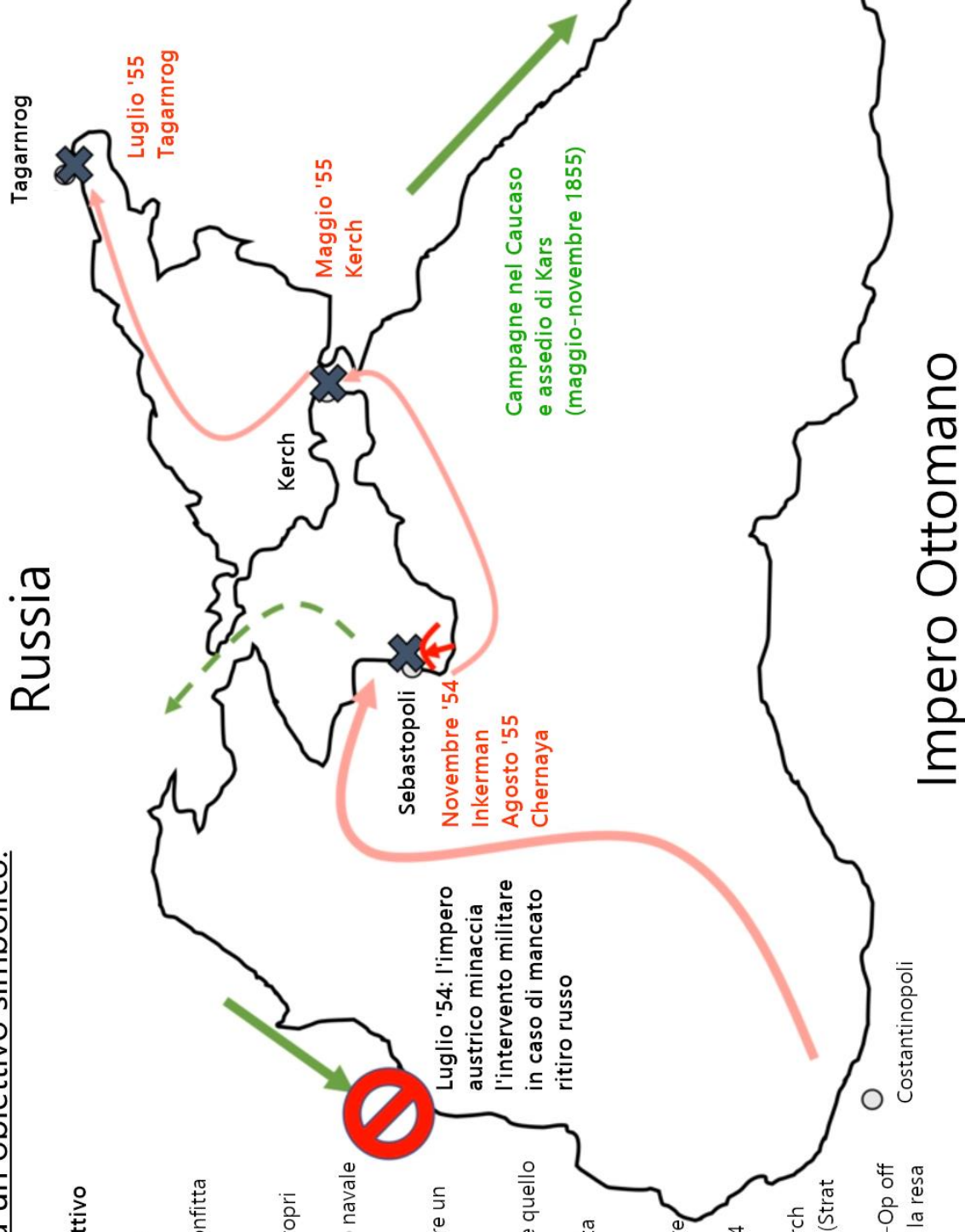
1. **Obiettivo limitato = Guerra limitata**

- Scopo dell'alleanza anglo-franco-ottomana è concentrare i propri sforzi in Crimea
- Limitazione la possibilità di escalation attraverso l'isolamento navale del teatro di scontro, sfruttando anche l'ostacolo naturale del Caucaso e la minaccia di intervento austriaco
- Per ottenere una vittoria sul gigante russo l'obiettivo è imporre un costo eccessivo per ritornare allo status quo

2. **Applicazione della forma limitata, 1853-inverno 1854**

- Sbarco degli alleati in Crimea (offensiva sul piano strategico e quello tattico/operativo)
 - Gli alleati preparano posizioni difensive in attesa della risposta russa (Op dif), ma falliscono nel catturare rapidamente le fortificazioni della città
 - Il contrattacco tenta di respingere le forze di invasione in mare (offensiva sul piano operativo ma azione difensiva su quello strategico), vittoria della coalizione a Inkerman - novembre '54
3. **Applicazione della forma limitata, 1855-1856**
- Attacco alle linee di comunicazione e depositi - Chernaya, Kerch e Taganrog (Op off) e distruzione del supporto logistico russo (Strat off)

- I limitati contrattacchi russi sono facilmente respinti (Strat dif-Op off)
- Dopo l'ultima sconfitta a Chernaya, la ritirata zarista accelera la resa di Sebastopoli, Trattati di Parigi nel marzo del 1856



Sintesi tra il pensiero di Mahan e Corbett e conclusioni

Alcune differenze appaiono chiare nell'analisi comparata dei due testi: lo scopo di Mahan è quello di fornire una serie di regole e indicazioni piuttosto specifiche quanto astratte a livello politico e produttivo, mentre Corbett preferisce un'analisi più concreta e potenzialmente capace di riempire le lacune e definire con più precisione alcune dinamiche. È necessario sottolineare come il primo sia molto più interessato nel definire come lo stato può agire in tempo di pace – fornendo uno scenario di collaborazione con il complesso metallurgico, industriale-militare e della marina mercantile – mentre il secondo affronta come dirigere nel dettaglio il conflitto.

Nemmeno i due concetti di battaglia decisiva e forma limitata sono mutualmente esclusivi come in apparenza, in quanto i punti principali di *The Influence of Sea Power Upon History* possono accomodare modifiche. Il controllo del mare non è mai binario e totale, ma può essere locale e temporaneo. Raramente una delle due parti può impedire totalmente l'accesso al mare dell'avversario, ma la possibilità e le conseguenze di una singola battaglia decisiva sono sempre una contingenza da pianificare. Una flotta-in-potenza, idealmente concentrata secondo la definizione mahaniana costringe un nemico a assottigliare le sue difese, permettendo all'attaccante di raccogliere forze sufficienti per la supremazia locale. Il concetto di controllo del mare iniziale e il suo impatto strategico non sono invalidati, ma prendono nuova vitalità. Gli unici veri errori commessi dal teorico americano sono l'automatismo del passaggio dell'iniziativa navale al vincitore e l'aver sovrastimato l'impatto economico sul breve termine del blocco navale; solo Corbett fornisce un piano per accelerare la vittoria militare dopo l'effettivo contenimento in porto delle flotte rivali.

Il momento di scrittura di entrambi i testi avviene prima del primo uso su larga scala del sommergibile (durante la prima guerra mondiale), un elemento potenzialmente capace di rimodellare gli equilibri tra stati nel conflitto navale per via della loro libertà di azione. Totalmente privo di menzioni nel testo sopracitato, in *Some Principles of Maritime Strategy* viene incluso brevemente nella pianificazione come elemento di difesa costiera³³. La concezione di flotta-in-potenza, già rivalutata positivamente da Corbett, è nuovamente preferibile data la rinnovata difficoltà di mantenere i porti nemici sotto controllo. Simili condizioni si applicano all'uso dei (caccia)torpedinieri moderni, sottoposti alle limitazioni delle teorie delle comunicazioni comuni ma con potenziale offensivo molto superiore al loro costo³⁴.

In conclusione, i due testi costituiscono uno specchio della riflessione sulle nuove possibilità "globali" offerte dalle tecnologie belliche del tardo XIX° e primo XX° secolo, ma anche delle nuove sfide nell'organizzare la macchina bellica per conflitti industriali a distanze sempre maggiori e sempre più avidi di risorse.

¹ "Ironclad" presso Britannica.com

² L'iniziale assenza di reti di rifornimento di carbone e la non totale affidabilità dei primi motori a vapore causa la permanenza della vela per circa un ventennio

³ "Dreadnought" presso Britannica.org

⁴ pp. 83-87

⁵ pp. 25-28

⁶ *"As a nation, with its unarmed and armed shipping, launches forth from its own shores, the need is soon felt of points upon which the ships can rely for peaceful trading, for refuge and supplies. In the present day friendly, though foreign, ports are to be found all over the world; and their shelter is enough while peace prevails. It was not always so, nor does peace always endure, though the United States have been favored by so long a continuance of it. In earlier times the merchant seaman, seeking for trade in new and unexplored regions, made his gains at risk of life and liberty from suspicious or hostile nations, and was under great delays in collecting a full and profitable freight. He therefore intuitively sought at the far end of his trade route one or more stations, to be given to him by force or favor, where he could fix himself or his agents in reasonable security, where his ships could lie in safety, and where the merchantable products of the land could be continually collecting, awaiting the arrival of the home fleet, which should carry them to the mother-country. As there was immense gain, as well as much risk, in these early voyages, such establishments naturally multiplied and grew until they became colonies; whose ultimate development and success depended upon the genius and policy of the nation from which they sprang, and form a very great part of the history, and particularly of the sea history, of the world. All colonies had not the simple and natural birth and growth above described. Many were more formal, and purely political, in their conception and founding, the act of the rulers of the people rather than of private individuals; but the trading-station with its after expansion, the work simply of the adventurer seeking gain, was in its reasons and essence the same as the elaborately organized and chartered colony. In both cases the mother-country had won a foothold in a foreign land, seeking a new outlet for what it had to sell, a new sphere for its shipping, more employment for its people, more comfort and wealth for itself."*, p. 27

⁷ *"France had made a gigantic struggle; to stand alone as she did then, and as she has since done more than once, against all Europe is a great feat. Yet it may be said that as the United Provinces taught the lesson that a nation, however active and enterprising, cannot rest upon external resources alone, if intrinsically weak in numbers and territory, so France in its measure shows that a nation cannot subsist indefinitely off itself, however powerful in numbers and strong in internal resources."*

It is said that a friend once found Colbert looking dreamily from his windows, and on questioning him as to the subject of his meditations, received this reply: "In contemplating the fertile fields before my eyes, I recall those which I have seen elsewhere; what a rich country is France!"", pp. 197-198

⁸ p. 318

⁹ *"It is not the taking of individual ships or convoys, be they few or many, that strikes down the money power of a nation; it is the possession of that overbearing power on the sea which drives the enemy's flag from it, or allows it to appear only as a fugitive; and which, by controlling the great common, closes the highways by which commerce moves to and from the enemy's shores. This overbearing power can only be exercised by great navies, and by them (on the broad sea) less efficiently now than in the days when the neutral flag had not its present immunity. It is not unlikely that, in the event of a war between maritime nations, an attempt may be made by the one having a great sea power and wishing to break down its enemy's commerce, to interpret the phrase "effective blockade" in the manner that best suits its interests at the time; to assert that the speed and disposal of its ships make the blockade effective at much greater distances and with fewer ships than formerly. The determination of such a question will depend, not upon the weaker belligerent, but upon neutral powers; it will raise the issue between belligerent and neutral rights; and if the belligerent have a vastly overpowering navy he may carry his point, just as England, when possessing the mastery of the seas, long refused to admit the doctrine of the neutral flag covering the goods."*, p. 138

¹⁰ *"The geographical position may be such as of itself to promote a concentration, or to necessitate a dispersion, of the naval forces. Here again the British Islands have an advantage over France. The position of the latter, touching the Mediterranean as well as the ocean, while it has its advantages, is on the whole a source of military weakness at sea. The eastern and western French fleets have only been able to unite after passing through the Straits of Gibraltar, in attempting which they have often risked and sometimes suffered loss. The position of the United States upon the two oceans would be either a source of great weakness or a cause of enormous expense, had it a large sea commerce on both coasts."*, p. 29

¹¹ pp. 47-49

¹² pp. 173-200

¹³ pp. 505-542

¹⁴ <https://www.spanamwar.com/virginus.htm#>

¹⁵ pp. 29-61

¹⁶ I *Navigation acts* inglesi sono considerati dall'autore come un esempio particolarmente importante

¹⁷ "The question is eminently one in which the influence of the government should make itself felt, to build up for the nation a navy which, if not capable of reaching distant countries, shall at least be able to keep clear the chief approaches to its own. The eyes of the country have for a quarter of a century been turned from the sea; the results of such a policy and of its opposite will be shown in the instance of France and of England. Without asserting a narrow parallelism between the case of the United States and either of these, it may safely be said that it is essential to the welfare of the whole country that the conditions of trade and commerce should remain, as far as possible, unaffected by an external war. In order to do this, the enemy must be kept not only out of our ports, but far away from our coasts.

Can this navy be had without restoring the merchant shipping? It is doubtful. History has proved that such a purely military sea power can be built up by a despot, as was done by Louis XIV.; but though so fair seeming, experience showed that his navy was like a growth which having no root soon withers away. But in a representative government any military expenditure must have a strongly represented interest behind it, convinced of its necessity. Such an interest in sea power does not exist, cannot exist here without action by the government. How such a merchant shipping should be built up, whether by subsidies or by free trade, by constant administration of tonics or by free movement in the open air, is not a military but an economical question. Even had the United States a great national shipping, it may be doubted whether a sufficient navy would follow; the distance which separates her from other great powers, in one way a protection, is also a snare. The motive, if any there be, which will give the United States a navy, is probably now quickening in the Central American Isthmus. Let us hope it will not come to the birth too late.", pp. 88-89

¹⁸ On War, pp. 47-51

¹⁹ Idib, pp. 52-62

²⁰ pp. 31-35

²¹ pp. 35-40

²² pp. 72-88

²³ On War, pp. 26-33

²⁴ "If, then, we only regard war between contiguous continental States, in which the object is the conquest of territory on either of their frontiers, we get no real generic difference between limited and unlimited war. The line between them is in any case too shadowy or unstable to give a classification of any solidity. It is a difference of degree rather than of kind. If, on the other hand, we extend our view to wars between worldwide empires, the distinction at once becomes organic. Possessions which lie oversea or at the extremities of vast areas of imperfectly settled territory are in an entirely different category from those limited objects which Clausewitz contemplated. History shows that they can never have the political importance of objects which are organically part of the European system, and it shows further that they can be isolated by naval action sufficiently to set up the conditions of true limited war.", p. 55

²⁵ pp. 183-208

²⁶ Pp. 280-304

²⁷ pp. 285-8

²⁸ Definite come "War limited by contingent" nella teoria clausewitziana

²⁹ pp. 65-6

³⁰ "The object of naval warfare must always be directly or indirectly either to secure the command of the sea or to prevent the enemy from securing it.

The second part of the proposition should be noted with special care in order to exclude a habit of thought, which is one of the commonest sources of error in naval speculation. **That error is the very general assumption that if one belligerent loses the command of the sea it passes at once to the other belligerent.** The most cursory study of naval history is enough to reveal the falseness of such an assumption. **It tells us that the most common situation in naval war is that neither side has the command;** that the normal position is not a commanded sea, but an uncommanded sea. The mere assertion, which no one denies, that the object of naval warfare is to get command of the sea actually connotes the proposition that the command is normally in dispute. It is this state of dispute with which naval strategy is most nearly concerned, for when the command is lost or won pure naval strategy comes to an end." pp. 91-2, il grassetto è aggiunto come enfasi

³¹ pp. 91-99

³² pp. 100-2

³³ "The unproved value of submarines only deepens the mist which overhangs the next naval war. From a strategical point of view we can say no more than that we have to count with a new factor, which gives a new possibility to minor counterattack. It is a possibility which on the whole tells in favour of naval defence, a new card which, skilfully played in combination with defensive fleet operations, may lend fresh importance to the "Fleet in being." It may further be expected that whatever the effective possibilities of minor operations may ultimately prove to be in regard to securing command, the moral influence will be considerable, and at least at the beginning of a future war will tend to deflect and hamper the major operations and rob of their precision the lines which formerly led so frankly to the issue by battle.

In the absence of a sufficient volume of experience it would be idle to go further, particularly as torpedo attack, like fire-ship attack, depends for success more than any other on the spirit and skill of officers and men. With regard to the

torpedo as the typical arm of mobile coastal defence, it is a different matter. What has been said applies only to its power towards securing command of the sea, and not to the exercise or to disputing the exercise of command. This is a question which is concerned with defence against invasion, and to that we must now turn.", p. 232

³⁴ *"The advent of the torpedo, however, has given the idea a new importance that cannot be overlooked. The degree of that importance is at present beyond calculation. There is at least no evidence that it would be very high in normal conditions and between ordinarily efficient fleets. The comparative success of the opening Japanese attack on the Port Arthur squadron is the only case in point, and where only one case exists, it is necessary to use extreme caution in estimating its significance. Before we can deduce anything of permanent value we must consider very carefully both its conditions and results."*, p. 228