



# LA NEBBIA DELLA GUERRA IN MARE

I classici della strategia marittima  
e la raccolta delle informazioni  
LA SCUOLA ANGLO-AMERICANA

**FERDINANDO SANFELICE DI MONTEFORTE**

I PARTE

*La strategia marittima è una disciplina relativamente recente rispetto a quella terrestre, che si perde nella notte dei tempi. Si rinvencono testi che affrontano la tematica, seppure in nuce, solo a partire dal XVII-XVIII secolo, ma i pionieri della materia possono essere considerati Mahan e Colomb che, nel corso del XIX secolo, hanno focalizzato i principi del sapere strategico navale nelle proprie opere, considerate dei classici ancora oggi. Le loro teorie sono state poi sviluppate e ampliate dando luogo a diverse scuole di pensiero, accomunate comunque dall'intento di offrire spunti di riflessione significativi per chi debba operare sul mare a difesa del proprio paese.*

I testi di strategia marittima sono piuttosto recenti rispetto a quelli dell'equivalente terrestre, le cui opere più antiche risalgono addirittura a 2400 anni orsono. Solo nel XVII e XVIII secolo comparvero in Francia alcune opere contenenti avvertenze di carattere tattico-operativo, ma il loro valore era limitato. Si può sostenere, quindi, che questo tipo di letteratura sia fiorito solo alla fine del XIX secolo.

Ciò è confermato da uno dei pionieri del settore, l'americano Alfred Thayer Mahan<sup>1</sup>, che pur aveva letto e acquisito gli scritti francesi per la biblioteca del Naval War College, dov'era stato prima istruttore e poi direttore.

1. A.T. Mahan (1840-1914), ufficiale della Marina degli Stati Uniti, fu incaricato di insegnare Strategia navale nel 1885 al Naval War College di Newport. Asseritore dell'importanza della Storia e della Geografia per gli studi strategici, scrisse numerose opere ed è comunemente noto come paladino del 'Potere marittimo' e della preminenza dei commerci sul mare, come fonte di prosperità per le nazioni.





Nell'introduzione al suo principale manuale – sul quale basava l'insegnamento – osservava che «al di là di saggi occasionali, quali articoli di riviste, non esisteva alcun trattato specifico [di strategia navale] eccetto il *Naval Warfare* di Philip Howard Colomb<sup>2</sup>, pubblicato nel 1890. Per i principi si doveva infatti fare affidamento su opere che trattavano di strategia terrestre»<sup>3</sup>. Dopo Mahan e Colomb, le opere di strategia navale si sono moltiplicate e costituiscono oggi un corpus ponderoso e variegato, contenente concezioni sviluppate da diverse scuole di pensiero. Tra queste spiccano la francese, la britannica e l'americana, con teorie talvolta divergenti o addirittura in antitesi, ma tutte ricche di saggezza o, quantomeno, di spunti di riflessione utili a chi debba operare sul mare per la difesa del proprio paese.

Va detto che i problemi e gli orientamenti dell'intelligence, specie negli scritti dei primi anni, non sono oggetto di un capitolo a sé stante, ma vengono trattati qua e là con un modesto contenuto complessivo.

I motivi di questa apparente sottovalutazione del problema sono in effetti tre: anzitutto, specie in Gran Bretagna, la ricerca delle intenzioni e delle capacità del nemico, compito dell'intelligence strategica, veniva data quasi per scontata, essendo all'epoca un'attività curata dalle ambasciate e dai consolati, che trasmettevano notizie sui programmi di costruzioni navali dell'avversario e sulla presenza in porto di navi nemiche, o magari acquisivano elementi informativi – dietro il paravento della 'diplomazia navale' – attraverso periodiche visite a navi da guerra in porti stranieri.

L'altro motivo è assolutamente opposto, dato che – come vedremo – almeno per uno studioso di strategia navale, il problema era di come assumere decisioni corrette in assenza di informazioni puntuali.

Il terzo motivo era legato alla necessità, sempre da parte degli studiosi, d'istruire gli ufficiali di Marina sui principi della strategia, e questo ne spiega anche l'apparentemente limitata attenzione verso le tematiche connesse con le informazioni. Essi, infatti, si concentravano sulle applicazioni tecnico-operative dei fondamentali della dottrina, difficili da far comprendere a un uditorio all'epoca più avvezzo alle manovre in mare che alle aule: per tale ragione dedicarono pagine su pagine all'influenza della geografia sulla branca dell'arte militare, puntando l'attenzione, casomai, sulle difficoltà collegate alla scoperta del nemico mediante navi specializzate nella ricognizione.

2. P.H. Colomb (1831-1899), entrato nella Royal Navy nel 1846, fu impiegato prevalentemente su navi destinate a combattere la pirateria e la tratta degli schiavi. Passato nella riserva nel 1886, raggiunse il grado di Vice Ammiraglio. Oltre alla sua opera principale, *Naval Warfare*, egli si affermò come scrittore di storia e strategia navale.

3. MAHAN 1997, I, p. 66.

Tale interesse era originato dall'avvento della propulsione a vapore che, avendo 'liberato' le flotte dalla necessità di percorrere le zone oceaniche battute dai venti predominanti – i monsoni e gli alisei – permetteva loro di abbandonare quelle che erano delle vere e proprie 'autostrade del mare'. Questa maggiore libertà di movimento, benché condizionata dai problemi di autonomia derivanti dalla disponibilità di combustibile, rendeva necessario organizzare un'efficace ricognizione per evitare sorprese. Una situazione ampiamente evidenziata dalle prime guerre marittime di quel periodo – da quella cileno-peruviana alla russo-giapponese – e poi confermata dalla Prima guerra mondiale.

Anche se l'attività fondamentale dell'intelligence non fu oggetto di trattazione diretta, essa non venne però sottovalutata.

Anche in mare, infatti, la 'nebbia della guerra' era un fenomeno riconosciuto fin dall'inizio degli scritti sulla strategia marittima. Il problema di conoscere la situazione permaneva e, anzi, si era aggravato con l'avvento della propulsione meccanica delle navi.

Scrisse in merito uno studioso britannico: «Così come non conosce strade che limitino o indichino le nostre linee di operazione, il mare ci dice ben poco anche su quelle del nemico. I punti più distinti e ampiamente dispersi possono essere considerati come possibili obiettivi del nemico. Quando a questo aggiungiamo che due o più flotte possono agire congiuntamente da basi molto distanti con una sicurezza ben superiore a quella degli eserciti, diventa ovvio che la varietà delle combinazioni è molto maggiore in mare»<sup>4</sup>.

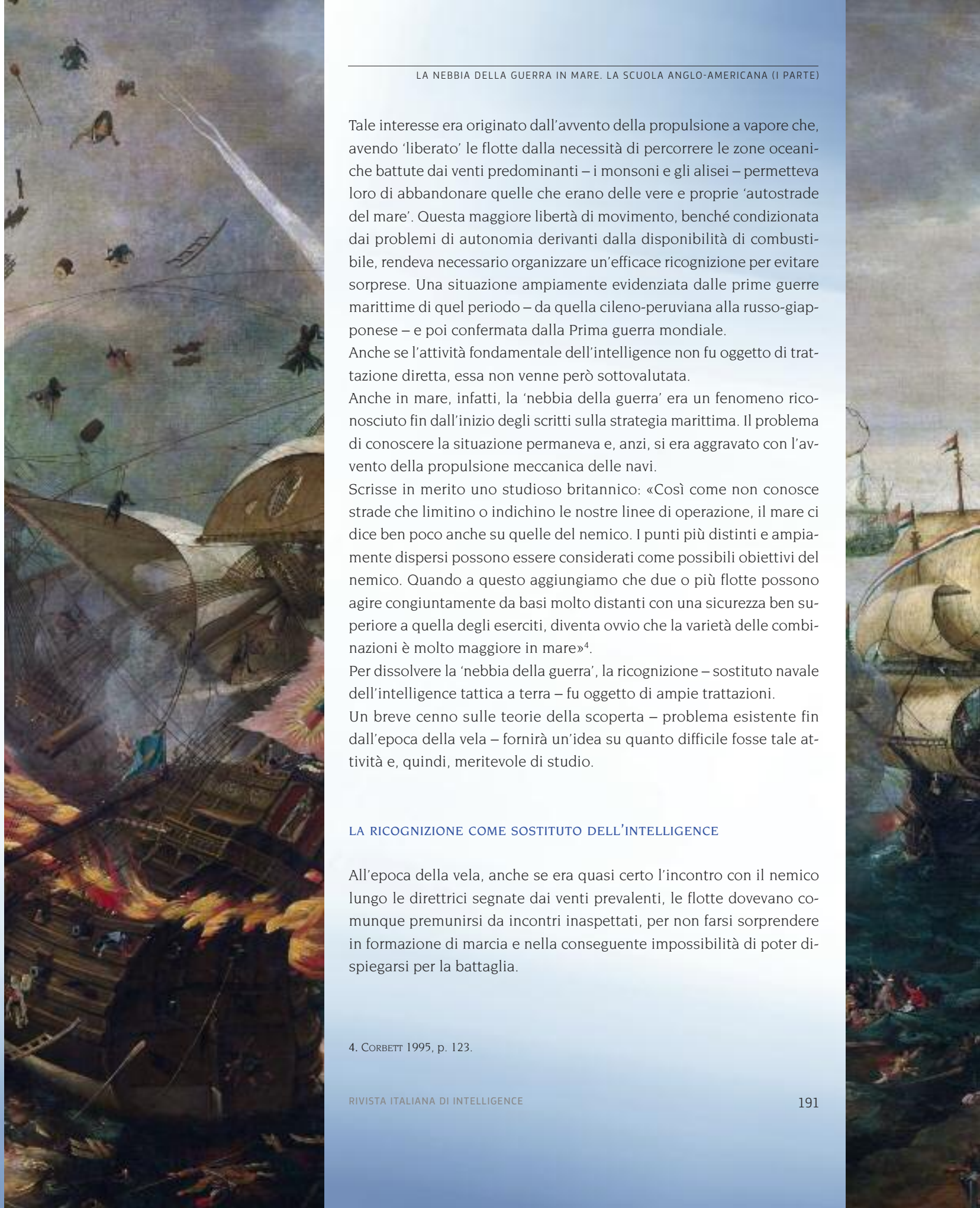
Per dissolvere la 'nebbia della guerra', la ricognizione – sostituto navale dell'intelligence tattica a terra – fu oggetto di ampie trattazioni.

Un breve cenno sulle teorie della scoperta – problema esistente fin dall'epoca della vela – fornirà un'idea su quanto difficile fosse tale attività e, quindi, meritevole di studio.

#### LA RICOGNIZIONE COME SOSTITUTO DELL'INTELLIGENCE

All'epoca della vela, anche se era quasi certo l'incontro con il nemico lungo le direttrici segnate dai venti prevalenti, le flotte dovevano comunque premunirsi da incontri inaspettati, per non farsi sorprendere in formazione di marcia e nella conseguente impossibilità di poter dispiegarsi per la battaglia.

4. CORBETT 1995, p. 123.







Raccomandava, a tal proposito, uno dei primi scrittori di strategia navale del secolo XVIII, Jean-Pierre Bourd  de La Villehuet: «Si osserver  ancora di inviare in tutte le direzioni delle fregate alla scoperta, al fine di essere informati di tutto ci  che accade a una certa distanza, e di essere avvertiti di buonora sull'avvicinamento del nemico»<sup>5</sup>.

Col tempo, alle fregate – navi troppo preziose per essere impiegate nella guerra di corsa – si sostituirono navi pi  piccole e veloci, gli ‘esploratori’, meglio adatte alla ricognizione siccome in grado di sottrarsi alla flotta nemica una volta avvistate.

Neanche nel secolo successivo la situazione miglior , tanto che persino Horatio Nelson, lanciato all'inseguimento della flotta francese diretta in Egitto, per carenza di ‘esploratori’ super  nella foschia la forza avversaria senza avvistarla, giungendo prima di questa ad Alessandria. Visto che il porto era vuoto, egli si diresse verso Gibilterra rimontando lentamente i venti contrari, salvo poi tornare indietro non appena gli giunse notizia che Bonaparte era sbarcato in Egitto. La sua vittoria nella Baia di Abukir fu pertanto tardiva per salvaguardare l'Egitto dall'invasione e serv  solo a impedire le possibilit  di rientro in patria del contingente francese.

Con l'avvento della propulsione meccanica la situazione peggior , come abbiamo visto: la preoccupazione principale dei comandanti di flotte in mare rimase sempre quella di poter avvistare il nemico in tempo per potersi schierare in ordine di battaglia. Gli studiosi, a tal fine, ricercarono varie soluzioni, ricorrendo alla geometria e alla matematica, anche se la tecnologia delle radiocomunicazioni forniva un ausilio importante alla soluzione del problema.

Come osservava Mahan, prendendo esempio dalla guerra tra gli Usa e la Spagna di pochi anni prima, «il problema dell'esplorazione richiama l'attenzione sulla grande differenza che c'  tra il sistema tradizionale di comunicazione delle informazioni e quello fornito dalla radio. Nel 1898, un incrociatore davanti a San Juan [di Portorico] avrebbe dovuto percorrere quattro o cinquecento miglia in direzione del Windward Passage<sup>6</sup> per dare notizie e la flotta avrebbe dovuto effettuare una pari traversata all'inverso per raggiungere la zona operativa. Ora l'incrociatore non lascia pi  la propria posizione per questo motivo e risparmia il tempo impiegato per raggiungere la flotta; ci  significa che la flotta arriva in met  tempo»<sup>7</sup>.

5. BOURD  DE VILLEHUET 1769, p. 351.

6. Canale che separa le isole di Cuba e di Haiti / Santo Domingo.

7. MAHAN 1997, II, p. 145.

Peraltro, gli ‘esploratori’ correvano il pericolo di cadere sotto i colpi del nemico in caso di avvistamento di forze avversarie superiori al di sotto della distanza di sicurezza. Questo spiega perch  gli Ammiragliati, per cautelarsi, aumentarono in quegli anni il numero e soprattutto le dimensioni di tali navi, fino a prevedere piccole ma potenti squadre, composte da ‘incrociatori da battaglia’, destinate ad avvistare il nemico e, se possibile, attirarlo verso il grosso delle proprie forze. Basti pensare alla cruenta azione della flotta d'avvistamento britannica, dell'Ammiraglio David Beatty, contro quella tedesca, sotto il comando dell'Ammiraglio Franz von Hipper, alla battaglia dello Jutland per intendere la difficolt  di tale compito e di come, spesso, desse luogo a veri e propri scontri sanguinosi. Detto questo, si pu  iniziare a esaminare il modo in cui le principali scuole di strategia marittima abbiano trattato il problema di penetrare la ‘nebbia della guerra’, iniziando dalla scuola britannica, storicamente la pi  attenta ai problemi dell'intelligence.

#### LA BLUE WATER SCHOOL. LE PARABOLE DI COLOMB

Il primo autore di strategia marittima, come abbiamo visto, fu Colomb. Nella sua opera principale, *Naval Warfare*, ancor oggi considerata un classico, pur concentrando l'attenzione sull'enunciazione di teorie, mostrava un costante interesse per le problematiche d'intelligence, pur senza mai nominarle esplicitamente. Questo atteggiamento era frutto della sua lunga esperienza in mare, che richiedeva una costante opera informativa per avere successo contro organizzazioni non statuali, notevolmente flessibili e volte a individuare sempre nuovi metodi e aree d'azione al fine di eludere la caccia da parte delle unit  britanniche. La prima annotazione che si trova nel suo testo sull'intelligence del passato concerneva la constatazione che essa, basata com'era sulle informazioni raccolte in modo artigianale, finiva spesso per condurre a decisioni errate. Egli racconta che durante le guerre tra Inghilterra e Olanda, nel 1664, «gli Inglesi, in conseguenza di false informazioni riguardanti i movimenti olandesi, fecero uscire in fretta la loro flotta in mare, mentre [essa] era ancora carente di materiali, approvvigionamenti e uomini»<sup>8</sup>. Colta da una tempesta, dovette tornare in porto, mentre gli Olandesi uscirono in mare solo successivamente, riuscendo a catturare numerosi mercantili prima di essere affrontati dal nemico il 2 giugno successivo e finalmente sconfitti.

8. COLOMB 1990, I, p. 73.



Invece, le cose andavano spesso meglio per chi aveva curato maggiormente la raccolta informativa. Ancora Colomb riporta che nel 1690, mentre l'Inghilterra, sotto il regno di Guglielmo d'Orange, era impegnata a sconfiggere l'opposizione cattolica, «i Francesi erano senza dubbio ben informati, attraverso [questi] partigiani giacobiti, delle occasioni che si offrivano loro. Essi erano pienamente convinti che, in assenza di Guglielmo e dell'esercito inglese [che erano] in Irlanda, un successo nel Canale [della Manica] che avesse consentito loro di portare una piccola forza militare al di là del mare, avrebbe provocato una rivolta generale e rimesso sul trono l'ex re»<sup>9</sup> inglese, Giacomo II Stuart.

Ma anche nel campo opposto, l'intelligence si era finalmente messa all'opera. Colomb cita la spedizione dell'Ammiraglio Henry Killigrew, che si trovava a Cadice nel maggio 1690, quando «dispacci gli giunsero da varie direzioni che la flotta [francese] di Tolone era stata vista al largo di Alicante, Malaga e Gibilterra, in sequenza. Egli salpò il mattino dopo per Gibilterra, dove seppe che 14 navi, presumibilmente la squadra francese, erano state viste all'ancora nella Baia di Tetuán, vicino a Ceuta, di fronte a Gibilterra, la notte precedente. Egli diresse immediatamente per quella posizione, [ma] nessuna flotta francese fu avvistata all'ancora; però poco dopo essa venne avvistata a nord, e fu messo in vela per [darle] la caccia»<sup>10</sup>.

A questo punto Colomb introduce un concetto rilevante, sottolineando che non sempre le informazioni corrette portano al successo, specie se chi opera in mare è incapace di valorizzarle. E prosegue rilevando che, da quel momento, Killigrew commise un errore gravissimo, rientrando a Cadice senza aver impegnato il nemico, per cui la flotta francese, al comando di François-Louis Rousselet Châteaurenault, fu in grado di riunirsi a quella di Brest e di minacciare da vicino la flotta inglese di Torrington, inferiore di numero malgrado il concorso di navi inviate dai Paesi Bassi e di quelle che operavano al largo dell'Irlanda.

Stando così le cose, continua l'esposizione, si verificò il solito scaricabarile nel quale i leader, militari e/o politici, tentarono di riversare sull'intelligence ogni responsabilità, attribuendole la colpa dei fallimenti, in realtà generati dalla loro incompetenza o inerzia. L'Ammiraglio Torrington, difatti, consapevole della pro-

9. COLOMB 1990, I, p. 141.

10. Ivi, p. 142.



pria inferiorità dovuta alla scarsa aggressività del collega, invece di accusarlo si lamentò genericamente, scrivendo all'Ammiragliato, a Londra: «La prima informazione che io ebbi sui Francesi fu la comparsa di cinque dei loro esploratori. Io pensai, e penso tuttora, che l'intelligence materiale [sic!] è la forza della preparazione di un nemico [a compiere un'azione] e come essa dovrà essere impiegata. Se [noi] abbiamo mai avuto tali informazioni [esse] mi sono state tenute nascoste, in quanto la prima notizia del fatto che il Signore di Châteaurenault si era ricongiunto alla flotta francese [di Tourville] fu l'avvistamento della sua insegna, al largo dell'Isola di Wight»<sup>11</sup>.

In effetti, le informazioni continuavano ad affluire all'Ammiragliato che, però, decise di centellinarle per spingere Torrington a battersi. Non a caso Nottingham, Primo Lord del Mare, rispose che i Francesi «erano estremamente scoraggiati dopo aver sentito [le salve di] saluto, quando fu detto loro che queste [erano state scambiate] all'arrivo degli Olandesi. Abbiamo [anche] ulteriori informazioni che esse [le navi Francesi] sono dotate di equipaggi molto scarsi»<sup>12</sup>.

Qui ci imbattiamo in un caso ideale di uso strumentale dell'intelligence a fini politico-militari. Nottingham, infatti – avvantaggiato anche dalle condizioni di scarsa visibilità del teatro operativo del Canale della Manica – disseminava le informazioni che riteneva utili per spingere l'Ammiraglio in mare a fare ciò che egli voleva, pur consapevole della sua riluttanza a impegnarsi in condizioni d'inferiorità.

Osserva Colomb che «Torrington sbagliò nel contare accuratamente i Francesi, e in un certo modo sovrastimò la loro consistenza. I Francesi, forse, sbagliarono nello stesso modo, non essendo abbastanza vicini per un conteggio accurato»<sup>13</sup>. La ricognizione, oltre a essere condizionata dalla visibilità, era intervenuta all'ultimo momento, con risultati inevitabilmente fuorvianti, non essendo possibile per una nave piccola contare con precisione le navi di linea nemiche, senza divenirne il bersaglio! Nel campo opposto, come abbiamo visto, i Francesi sapevano il fatto loro in tema d'intelligence, potendo anche usufruire dei servizi dei sostenitori di Giacomo II, tra i quali vi era «Sir William Jennings, [il quale] era a bordo dell'ammiraglia francese e aveva interrogato alcuni prigionieri, che erano stati presi al largo di Weymouth, e [poi] abbandonati a terra sull'isola di Wight»<sup>14</sup>. Le operazioni speciali per la raccolta informativa erano quindi – come racconta Colomb – già abituali.

11. Ivi, p. 144.

12. Ivi, p. 148.

13. *Ibidem*.

14. *Ibidem*.





Torrington, da parte sua, non era stato però con le mani in mano e, in risposta all'ordine di dare battaglia, riferì che era «informato in modo credibile da alcuni prigionieri francesi, catturati su un piccolo veliero, che [le loro navi] sono ben equipaggiate, e che le navi di Tolone sono ora con loro»<sup>15</sup>. Malgrado ciò, gli ordini ricevuti da Londra lo obbligarono a battersi e l'esito fu quello che egli si aspettava: alla battaglia – nota col nome della località costiera viciniera di Beachy Head – i Francesi prevalsero e Torrington fu costretto a ritirarsi, portando la propria flotta sconfitta al riparo delle fortificazioni costiere, nell'estuario del Tamigi.

L'anno successivo, continua Colomb, anche i Francesi furono vittime dell'uso distorto dell'intelligence, questa volta per colpa dei Giacobiti, che premevano affinché la flotta di Luigi XIV agisse con maggiore risolutezza, a prescindere dalla sua consistenza. I Giacobiti, per convincere l'alleato all'azione, ricorsero addirittura a quelle che, oggi, si direbbero fake news, asserendo che «numerosi tra i comandanti di navi della flotta britannica avevano aderito alla causa del re Giacomo II, e avrebbero disertato al nemico alla prima occasione»<sup>16</sup>. Questa notizia fu avvalorata personalmente dal re deposedo in una lettera a Luigi XIV, nella quale si parlava anche «della debolezza relativa della flotta britannica, presa da sola»<sup>17</sup>. Ovviamente, non era così e la flotta francese fu costretta a battersi in condizioni d'inferiorità, perdendo una parte significativa delle sue navi.

Questo racconto, sotto forma di parabola, inserito da Colomb nel suo testo di strategia, evidenzia quanto egli considerasse importante l'intelligence in campo navale e quale attenzione ponesse ai rischi di un suo uso distorto a livello governativo. In effetti, l'autore aveva lottato per anni contro la tratta degli schiavi nell'oceano Indiano ed evidentemente non era stato servito bene dall'intelligence del proprio paese, preoccupato più di non dispiacere gli Emiri – che speculavano sul turpe commercio e giocavano su più tavoli con varie nazioni europee – che di fornire ai comandanti di nave informazioni utili ed efficaci



15. Ivi, p. 151.

16. Ivi, pp. 156-157.

17. Ivi, p. 157.

#### BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

- J. BOURDÉ DE VILLEHUET, *Le Manœuvrier*, Libraire Desaint, Paris 1769.  
 P.H. COLOMB, *Naval Warfare*, 2 voll., Naval Institute Press, Annapolis 1990.  
 J. CORBETT, *Alcuni Principi di Strategia Marittima*, Ufficio Storico Marina Militare 1995.  
 A.T. MAHAN, *Strategia Navale* (a cura di Sanfelice di Monteforte), 2 voll., Forum di Relazioni Internazionali 1997 (ed or. *Naval strategy. Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land*, Little, Brown and Company, Boston 1911).